Nr 3 (25)

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 15 luty 1950 | CENA 25 zł

DONIOSŁE CHWILE POLSKIEJ MOTORYZACJI

NA NOWEJ DRODZE

30 stycznia 1950 r. — to data, która się zapisała złotymi zgłoskami w historii polskiego sportu motorowego.

Połączenie Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego w Polski Związek Motorowy, to nowy etap na drodze do umasowienia sportów motorowych.

Dawne elitarne tradycje zostały raz na zawsze pogrzebane. Nowe idee zgodne z wytycznymi Biura Politycznego KC PZPR zmienią całkowicie dotychczasowe oblicze Automobilklubu Polski, a częściowo i Polskiego Związku Motocyklowego

Polski Związek Motorowy otoczony opieką Państwa, szkolić będzie nowych i dawnych entuzjastów sportów motorowych w duchu demokratycznym na sprzęcie społecznym.

Robotnik, chłop, uczeń i pracujący inteligent, znajdą w Związku opiekę, znajdą atmosferę pracy, znajdą warunki, jakie może dać im tylko sport krajów Demokracji Ludowych w oparciu o wspaniałe osiągnięcia Związku Radzieckiego.

SPORT MOTOROWY DLA WSZYSTKICH

Zapoczątkowane w roku 1949 samochodowe jednodniowe jazdy konkursowe będą nadal organizowane w jeszcze szerszym zasięgu. Po raz pierwszy zostanie zorganizowany w obsadzie międzynarodowej raid samochodów ciężarowych.

Motocykliści będą mieli bogaty program imprez międzynarodowych: Grand Prix Polski, Raid Pokoju, Złoty kask w Poznaniu, wyścigi na żużlu z Czechosłowacją, Holandią i Szwecją, wyścigi w Rumunii i na Węgrzech, a jeżeli jeszcze dodamy szereg poważnych wyścigów i raidów zaliczonych do eliminacji mistrzowskich, to chyba kalendarz ten zaspokoi najwybredniejszych.

Sport motorowy to sport Obrony Narodowej i dlatego w roku 1950 zobaczymy szereg jazd patrolowych nocnych i dziennych, tak samo na samochodach jak i na motocyklach. W raidach tych po raz pierwszy będzie dozwolona wzajemna pomoc całego zespołu do wzięcia na hol włącznie Zespół bowiem to trzech ludzi, ale jedna wola zwycięstwa. Dobrze zrozumiane koleżeństwo decydować będzie w tych nadzwyczaj interesujących zawodach o losie zespołu.

NIE ZAPOMINAJMY O SZKOLENIU

Sześćdziesięciu delegatów reprezentujących dwadzieścia pięć tysięcy motorzystów słusznie podkreśliło ważność szkolenia młodego narybku oraz skuteczność wprowadzonego już w roku 1949 współzawodnictwa w szkoleniu technicznym, a obecnie w jeździeckim.

(dokończenie na str. 2-ej)

III ROCZNICA WYBORU PREZYDENTA RP



3 lata temu — 5 lutego 1947 roku Sejm Ustawodawczy wybrał Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej, Bolesława Bieruta. Pod Jego przewodnictwem, dzięki Jego wielkiej pracy, Polska Ludowa pokonała olbrzymie trudności ubiegłego okresu, odbudowała zniszczenia wojenne, zwycięsko wykonała plan 3-letni, zacieśniła przyjaźń ze Związkiem Radzieckim, stanęła w pierwszym szeregu państw walczących o pokój i postęp oraz, pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, zmierza do SOCJALIZMU.

W ciągu ostatnich miesięcy, poprzedzających datę powstania POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO — trwały prace Komisji Scaleniowych obu organizacji AP i PZM Chodziło bowiem o sprawę zasadniczej wagi: utworzenie jednego potężnego Związku, skupiającego wszystkie siły w kraju szczerze oddane naszej motoryzacji.

Obok zamieszczamy artykuł Wiceprezesa PZMot. dyr. Stefana Askanasa, omawiający prace nowego Związku, a poniżej wypowiedzi przedstawiciela służby samochodowej MON płk. inż. P. Solskiego, Prezesa PZMot. inż. płk. R. Gdulewskiego oraz Sekretarza Generalnego PZMot. inż. J. Toruńczyka na temat najistotniejszych zadań w pierwszym etapie działalności. Na stronie 7-ej umieszczamy sprawozdanie z Walnego Zebrania PZM i AP oraz zamierzenia Komisji Propagandowej, a następnie na stronie 8-ej wypowiedzi Kierownika Wydz. Techn. Motocyklowego PZMot. inż. Z. Sokołowskiego.



Prezes PZMot. R. Gdulewski (z prawej) i V. Prezes St. Askanas.

Pełne poparcie dla PZMot wyraził płk. inż P. SOLSKI imieniem służby samochodowej MON

W czasie obrad Zjazdu Połączeniowego zabrał głos płk. inż. mgr Paweł Solski W mocnych słowach podkreślił on przychylny stosunek Służby Samochodowej MON do doniosłych przemian, zachodzących w organizacjach motorowych kraju. Jednocześnie wyliczył zadania, jakie nowy Związek ma do spełnienia wobec zagadnień motoryzacyjnych wojska.

— „**Zwycięstwa najpotężniejszej armii świata, Armii Radzieckiej** — powiedział między innymi płk. Solski — **udowodniły, że czynnik manewru (j. zdolności ruchu, o którym w znacznym stopniu decyduje transport samochodowy — jest jednym z podstawowych elementów taktyki w nowoczesnej wojnie.**

Nasze ludowe wojsko, stojące na straży pokojowej twórczej pracy narodu, czerpiąc wzory z doświadczeń zwycięskiej Armii Radzieckiej i rozwijając się na bazie nowoczesnych koncepcji wojskowych w szczególności będzie popierało rozwój i popularyzację motoryzacji wśród najszerszych mas naszego narodu. Upowszechnienie techniki, a w szczególności techniki motoryzacyjnej, jest również jednym z podstawowych zadań związanych z uprzemysłowieniem naszego kraju i wykonaniem planu 6-letniego. W ten sposób w zadaniu tym zespalają się żywotne interesy obrony kraju i jego gospodarczego rozwoju. Jest więc ono ważnym zagadnieniem państwowym. Dla jego wykonania należy zerwać z elitarnym sportem, będącym pozostałością niesławnej przeszłości i iść śmiało szerokim frontem z zagadnieniami motoryzacyjnymi, z techniką, ze sportem motorowym do naszego społeczeństwa, a w szczególności do mas naszej młodzieży.

Tylko takie postawienie zadania pozwoli na osiągnięcie wysokich indywidualnych wyników sportowych. Sport motorowy winien stać się poważnym czynnikiem popularyzującym nasze osiągnięcia w dziedzinie techniki i wyszkolenia motoryzacyjnego. Praca Związku powinna stać się poważnym wkładem we wzrost kultury technicznej naszego narodu".

ROBOTNICY i CHŁOPI stanowić będą trzon PZMot.

PREZES PZMOT INŻ. PŁK. R. GDULEWSKI MÓWI O NOWEJ ORGANIZACJI

— „W związku z przebudową gospodarczą kraju nasze zadania w chwili obecnej uważam za specjalnie doniosłe. Plan sześcioletni budujący zręby Socjalizmu, stwarza na odcinku motoryzacji mocne podstawy do pełnego rozwoju naszego przemysłu motoryzacyjnego, transportu oraz pełnej mechanizacji wsi. Obok środków materialnych przewidujemy więc jednocześnie olbrzymi wzrost kadr fachowych pracowników, jak również zbliżenie całego naszego społeczeństwa do zagadnień motoryzacji i nowoczesnej techniki. Do usunięcia braków, jakie utrudniałyby realizację wytycznych planu 6-letniego na odcinku motoryzacji, powołany jest również PZMot. Braki takie istnieją przedewszystkim na odcinku wsi. Dlatego rozbudowanie placówek szkoleniowo-motoryzacyjnych na wsiach uważam za nasze podstawowe zadanie. Umasowienie naszej działalności to następna sprawa. Do klubów należy wciągać wszystkich tych, którzy już pracują przy sprzęcie motoryzacyjnym. Podniesie to znacznie kwalifikację pracowników. Zachęci nowych ludzi do pracy dla motoryzacji i transportu. Rozbudzi w nich umiłowanie i zrozumienie silnika".

Jak Ob. Prezes ocenia pomoc Państwa dla organizacji motorowych i znaczenie Uchwały BP KC PZPR w sprawie kultury fizycznej i sportu?

— „Uchwała Biura Politycznego była tym katalizatorem, który wywołał połączenie obu organizacji motorowych. Pomoc Państwa dla Sportu Motorowego rokuje masowy i gwałtowny rozwój tego sportu, a przedewszystkim stawia zagadnienie motoryzacji na zupełnie nowej, zasadniczej płaszczyźnie".

Ośrodki Motoryzacyjne PZMot stworzą nowy styl pracy

SEKRETARZ GENERALNY PZMOT INŻ. J. TORUŃCZYK MÓWI:

— „Najpilniejszym zadaniem nowopowstałego Związku na pierwszym etapie pracy jest zorganizowanie w całym kraju ośrodków szkoleniowo-motoryzacyjnych. Skupiać one będą rzesze pracujących miast i wsi. Szkolenie odbywać się będzie na sprzęcie państwowym zarówno na motocyklach, jak i samochodach. Pozatym stworzymy kilka Ośrodków Racjonalizacji i Myśli Technicznej. Już w najbliższym czasie pierwszy taki Ośrodek powstanie w Warszawie. Wyposażony on będzie w nowoczesne urządzenia obrabiarkowe dostępne dla racjonalizatorów i konstruktorów — amatorów. W Ośrodkach spotykać się będzie świat pracy ze światem nauki i wspólnie analizować swoje osiągnięcia. Również zbliżymy do techniki ludność wiejską, nauczymy ją poznawać i ocenić maszynę. Częste wyjazdy na wieś, specjalne imprezy pokazowe, współpraca z TOR i Ośrodkami Maszynowymi na wsiach — oto [illegible]



Dla zapewnienia naszym członkom właściwego oblicza ideologicznego nawiązaliśmy ścisły kontakt ze Związkiem Młodzieży Polskiej, której przedstawiciel kol. Biedroń wszedł do Zarządu PZMot".

JESZCZE JEDEN SYGNAŁ

Nakaz czujności na naszej drodze

CAŁA POLSKA, mało tego, cały prawie świat z uwagą śledził przebieg procesu francuskiego wywiadu w Polsce, André Robineau i jego wspólników. Szpalty dzienników zapełniały się zeznaniami oskarżonych i świadków, wywołując w czytelnikach słuszne uczucia gniewu i oburzenia. Dyspozycje bowiem wydawane przez specjalistę od szpiegowsko-dywersyjnej roboty, jakim był bezwątpienia Robineau, a realizowane przez członków szpiegowskiej szajki, przewyższały swą perfidną metodą dotychczasowe „wyczyny" „asów" pokroju A. Robineau w naszym kraju. Wyzyskując piękne tradycje przyjaźni narodów polskiego i francuskiego zakładano koła przyjaźni Polsko-Francuskiej z myślą o wykorzystaniu ich członków dla roboty szpiegowskiej. Werbowano agentów, wywodzących się z najzacieklejszych wrogów Polski Ludowej w rodzaju Klimczaka, czy Pielackiego, a dalej hitlerowców, białogwardzistów, zbrodniarzy wojennych — capo i wszelkiego rodzaju szumowin.

Zadaniem tych ludzi było zbieranie wiadomości, stanowiących tajemnicę państwową i wojskową. Usiłowali oni zdobywać dane o bazach morskich, lotniskach, ilości i jakości naszego wojska i oddziałów WOP. Informowali swych imperialistycznych mocodawców, o dyslokacjach jednostek, ćwiczeniach polowych i obozach. Interesowali się szczegółowo naszym potencjałem gospodarczym, szykując w zanadrzu duże akcje sabotażowe, a akcje mniejszych rozmiarów w miarę możliwości odrazu.

PRZEBIEG PROCESU wykazał, że w celu zdobycia tych wiadomości szpiedzy wykorzystywali przeważnie głupotę i karygodny brak czujności swych przypadkowych informatorów. Potrafili oni, idąc za wskazaniami „mistrza" Robineau, wyzyskać umiejętnie najmniejszy brak ostrożności w rozmowach. Wykorzystywali lekceważący stosunek różnych osób do zachowania tajemnicy państwowej, czy wojskowej. Niepostrzeżenie, lecz systematycznie wciągali swe ofiary do roboty szpiegowskiej, a następnie pod groźbą szantażu, lub też zwodnymi obietnicami, zatrzymywali do stałej współpracy. Oskarżeni przedstawili na procesie kilka przykładów takiego wykorzystania niedbałości w celu zdobycia cennych wiadomości.

Oskarżony Klimczak obliczał na podstawie książki rozchodowej znajomego piekarza, który dostarczał chleba jednostkom wojskowym, stan osobowy tych jednostek...

Klimczak posiadał wykaz majątków PGR w okręgu słupskim, wykorzystując brak czujności pracownika, albo, Borowski dowiadywał się o stanie lotnisk, rozmieszczeniu koszar i urzędów od przygodnie napotykanych na ulicy kobiet...:

O CZYM ŚWIADCZĄ PODANE FAKTY? Świadczą one o niedbałym, graniczącym ze zbrodnią, ustosunkowaniu się pewnej grupy pracowników do posiadanych przez nich wiadomości. Ujawniane niepozorne dane jak np. o ilości wypiekanego chleba, czy inne cyfry z jakimi stykamy się w czasie naszej codziennej pracy, umożliwiają wyrafinowanym i odpowiednio przeszkolonym szpiegom powiązania w jedną całość najważniejszych tajemnic państwowych, gospodarczych i wojskowych.

Nie wolno więc bezmyślnie rozgadywać się i zwierzać o przebiegu naszej pracy zawodowej, o środkach produkcji, zaopatrzeniu materiałowym, stanie osobowym załogi. Czujność w pracy również kierowcy, czy mechanika samochodowego uchronić nas może przed ujawnieniem potencjału gospodarczo-militarnego naszej motoryzacji, dynamiki rozwojowej naszego przemysłu motoryzacyjnego. Wszelkie „wypowiedzi" na temat np. stanu taboru samochodowego, ilości zużytego paliwa, lub części zapasowych, a następnie rezerw osobowych mogą być chętnie wyłapywane przez wrogich nam ludzi. Pouczył nas o tym dostatecznie proces szczeciński. Był on jeszcze jednym sygnałem ostrzegawczym, uzbrajającym każdego uczciwego Polaka w oręż czujności w obronie kraju przed zamachem wrogów ojczyzny.

(S)

NA NOWEJ DRODZE

(dokończenie ze str. 1-ej)

(dokończenie ze str. 1-ej)

Do czasu wyprodukowania polskiego samochodu osobowego, podstawą szkolenia będzie sprzęt nietypowy otrzymany z Ministerstwa Obrony Narodowej, dzięki któremu PZMot będzie mógł uruchomić społeczne Ośrodki Motoryzacyjne.

Podstawą szkolenia na motocyklach będzie polski motocykl SHL i czeska Jawa. Pierwsze 50 SHL specjalnie przystosowanych do rajdów otrzyma PZM w końcu kwietnia, zaś Jawy są już w Polsce. 60 z nich, Komisja Centralna Zw. Zawodowych rozprowadzi wśród klubów Związkowych. Dla żużlowców sprowadzimy 40 Japów i 20 silników.

W zorganizowanym, dzięki pomocy Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego Ośrodku myśli technicznej, gdzie amatorzy konstruktorzy i racjonalizatorzy motorzyści znajdą miejsce dla wprowadzenia w czyn swych pomysłów, PZMot starać się będzie wyprodukować ramy, aby korzystając z Japowskich silników stworzyć polską żużlówkę.

Rok 1950 to rok uspołecznionej turystyki masowej, która ma objąć jak najszersze masy zmotoryzowanych sportowców.

Łączność miasta ze wsią w szeregu wycieczek związanych z wydarzeniami na wsi, jak siew, dożynki itp., niesienia pomocy w naprawie sprzętu, poznanie piękna kraju i to zwartymi grupkami, a nie przez pojedyńczych pożeraczy kilometrów, oto zadania turystyki uspołecznionej. W wytyczaniu szlaków wycieczek w spopularyzowaniu sportów motorowych, wielką pomoc otrzyma PZMot od Ministerstwa Komunikacji.

STANĘLIŚMY NA MOCNYCH PODSTAWACH

Aby spełnić te wszystkie zadania, budżet PZMot został określony na 113 milionów zł. 113 milionów to suma zawrotna i gdyby nie pomoc Państwa nie można by myśleć o zrealizowaniu nawet części planu.

Dyr. H. Szemberg z GUKF na zjeździe połączeniowym mówił o zmianach strukturalnych, które będą konsekwencją nowych metod pracy w PZMot. Mówił o potrzebie szkolenia, o rozwoju sportów motorowych i życząc PZMot powodzenia w jego pracach zapewnił o pomocy GUKF, wzywając równocześnie wszystkich motorzystów aby na każdym miejscu gdzie się znajdują i gdzie mają ku temu możliwości, starali się krzewić idee motoryzacyjne, bo każdy motocykl czy samochód, każdy warsztat czy garaż to potencjalny Ośrodek Motoryzacyjny, to miejsce pracy Polskiego Związku Motorowego.

Włączymy się w olbrzymi społeczny ruch budowlany Socjalizmu w Polsce... oto akord, którym zakończył się Zjazd Połączeniowy Polskiego Związku Motorowego.

STEFAN ASKANAS

Wróg motoryzacji Nr 1

bandytyzm maruderów anglo-amerykańskich

Kierowcy taksówek w Norymberdze, złożyli podania o przyznanie im zezwoleń na posiadanie broni. Równocześnie zachodnio-niemiecki organ motoryzacyjny „Verkehrsrundschau" apeluje do przemysłu samochodowego o budowanie na pojazdach ciężarowych i przyczepach, takich urządzeń, któreby uniemożliwiły wskakiwanie na pojazdy będące w ruchu.

O cóż właściwie chodzi? Gdzież są ci akrobaci do wskakiwania na samochody? Otóż sprawa, delikatna jak na warunki okupacji anglo-amerykańskiej, doczekała się wreszcie tego, że Niemcy sami o tym zaczęli pisać.

Cytujemy dokładnie za mies. „Motor-Runschau":

— „W przydrożnej gospodzie w pobliżu Heilbronn, zauważyłem kręcącego się po sali kierowcę, który bynajmniej nie wyglądał na tchórzliwego, a zapytany czy czegoś szuka, wyjaśnił, że czeka na jakiś samochód, któryby też jechał do Stuttgardu, bo sam już nie czuje się pewnie na autostradzie...

Nie chcemy przesadzać, ale wiadomości o bandytach drogowych, umundurowanych w uniformy amerykańskie i uzbrojonych w broń maszynową, którzy potrafią zablokować autostradę i obrabować kierowcę do koszuli, trochę za często ukazują się kronikach wypadków. Również „sławne" napady przy pomocy przeciągniętej w poprzek szosy — linki stalowej, mnożą się coraz częściej. Niedawno udało się jednemu z kierowców ujść z życiem z takiej zasadzki, tylko dzięki temu, że Volkswagen ma mocno opływowe nadwozie, które podrzuciło naciągniętą linkę. Przeciw pistoletom moszynowym nie pomogę jednak gumowe pałki, które dziś każdy kierowca w Niemczech zachodnich wozi ze sobą. A może by tak patrole policji pokazywały się częściej na drogach i może szczególnie w nocy".

Tak oto przedstawia „miłe stosunki" drogowe w Niemczech zachodnich, korespondent pisma Motor-Rundschau, w dziale aktualności tygodnika, w pierwszym numerze z bieżącego roku!

Pozostawiamy wiadomość tą bez komentarzy.

POLSKA I ŚWIAT ZZA KIEROWNICY

ZOBOWIĄZANIE „URSUSA"

Robotnicy przemysłu motoryzacyjnego deklarują długofalowe zobowiązania. Jako pierwsi zgłosili się pracownicy Zakładów Mech „Ursus". Brygada tokarza Krawczyka zobowiązała się do wykonania planu rocznego w ciągu 10 miesięcy. 30-osobowa brygada Jakubiaka podjęła podobne zobowiązanie. Czwórka „wycinowców" — Feliks Urbański, Czesław Kintop, Edward Makowski i Jan Sobiech, zobowiązali się wyrabiać od lutego do 30 kwietnia br. 220 proc. normy.

(sls)

POMOŻEMY KOLARZOM

Do Polskiego Związku Motorowego wpłynęło pismo od Komitetu Wykonawczego III Wyścigu kolarskiego Warszawa-Praga z zaproszeniem do współpracy w zorganizowaniu tej międzynarodowej imprezy. Członkowie PZMot weszliby do Komisji Komunikacyjnej, mając za zadanie pozyskania dla potrzeb wyścigu siedemnastu samochodów osobowych i szesnastu ciężarowych dla przebycia trasy wyścigu wynoszącej 1.479 km. Koszty transportu pokryje Komitet Wykonawczy Wyścigu.

Z UKOSA

FIGIEL PANA FIGLA

Znane nam wszystkim były trudności, z jakimi musieli borykać się jeźdźcy fabryczni SHL-ek, którzy z braku odpowiednich świec zapłonowych zmieniali je w jednym z etapów Rajdu Tatrzańskiego aż dwadzieścia kilka razy. Sprawa odpowiedniego doboru świec dla motocykla rajdowego SHL nie była jeszcze rozwiązana. Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych zamówiły więc w „Motozbycie" w listopadzie ub. r. dla celów doświadczalnych pewną ilość świec o b. wysokiej wartości cieplnej (wg. oznaczenia Bosha „450"). Szereg doświadczeń z zamówionymi świecami miał mieć zasadniczy wpływ na podniesienie wydajności polskiego motocykla i ustalenie jego dobrej sławy.

Na świece przyszło się czekać dość długo. No, trudno, towar zagraniczny. Wreszcie przybył do Warszawy pod koniec stycznia br. przedstawiciel SHL-a z nadzieją otrzymania upragnionych świec. Kiedy na miejscu, uszczęśliwiony nowiną: — „Są świece"! — miał już odebrać przesyłkę, zauważył ze zgrozą, że... wartość cieplna świec w czasie manipulacji handlowych spadła zastraszająco. Wręczono mu bowiem świece odpowiadające zaledwie wartości cieplnej wg Boscha „145"! Właśnie tak, jakby na zamówiony motocykl ktoś miał odebrać dziecinną hulajnogę.

Nie pomogły wyjaśnienia i podkreślanie celu złożonego w listopadzie, konkretnego zamówienia. Urzędnik, ob. Figiel, któremu „Motozbyt" zlecił załatwienie zamówienia, uważa, że dostarczone świece „wystarczą". Co więcej, Ob. Figiel stwierdził, że gdy komuś takie świece nie odpowiadają, to po prostu może jeździć na... łojowych!!

Podobne ustosunkowanie się ob. Figla do najistotniejszych potrzeb naszej krajowej produkcji motoryzacyjnej jest w najwyższym stopniu niewłaściwe. Mamy jednak nadzieję, że przykry figiel ob. Figla wyjaśni w najbliższym czasie jego własna instytucja, której troska o nasze motoryzacyjne sprawy już niejednokrotnie przejawiała się w sposób godny najwyższego uznania. *(S)*

W VII ROCZNICĘ LENINGRADZKIEGO ZWYCIĘSTWA.

E. FIODOROW

Droga Życia

Zaciskał się coraz bardziej pierścień dokoła Leningradu. We wrześniu 1941 roku pomiędzy Leningradem a całym Związkiem Radzieckim pozostał tylko wąski pas wodny jeziora Ładoga i ścieżka Żurawzińska. Ścieżka ta ciągnęła się od Kobon na wschód poprzez nieprzebyty gąszcz i wertepy, poprzez bezludne tereny, pośród rzadko rozrzuconych starych wsi, poprzez burzliwe rzeki Północy, przez skute mrozem grzęzawiska i mchy. Na przestrzeni setek kilometrów ciągnęły się bezdroża między Ładogą a daleką małoznaną stacją Zaborówje — pierwszą stacją kolejową na drodze do wolnych obszarów kraju.

Nieprzebyte wertepy leśne i wody zagradzały drogę do chleba. Trzeba je było pokonać, przebić drogę do osaczonego miasta.

Z inicjatywy Andrzeja Żdanowa, sekretarza leningradzkiego komitetu WKP(b) i członka Rady Wojennej frontu Leningradzkiego zbudowali leningradczycy w czasie groźnych dni blokady drogę lodową — Drogę Życia...

×

Już w pierwszych dniach istnienia drogi ruszył przez jezioro po gładkim czystym lodzie transport konny. Porywisty wiatr zrywał wiechy, te rzadkie i niepewne znaki orientacyjne nagle znikały i dlatego fury często zbaczały z drogi, błądząc. Były chwile kiedy ostry wiatr północny nabierał takiej siły, że nawet podwody unosił w bok od głównego kierunku drogi. Noce były ciemne, bezksiężycowe i fury pędzone wiatrem ślizgały się po lodzie w kierunku Szlisselburga do brzegu, zajętego wówczas przez wroga. Obsługa transportu toczyła wtedy bohaterską walkę, broniła majątku narodowego i wymykała się Niemcom. Żołnierze regulujący ruch, wartownicy i robotnicy drogowi przez całą dobę nie opuszczali swych posterunków. Wiatr unosił ludzi z drogi i dlatego robotnicy na trasie posługiwali się na lodzie kijami z ostremi końcami. Droga przechodziła w odległości trzech kilometrów na północ od wysp Zieleńce, gdzie były ciepłe ziemianki, schroniska dla robotników. Ciężka była droga do tego schroniska w czasie ciemnych, nieskończenie długich nocy listopadowych. Zmordowani żołnierze wracali na wyspę po omacku. A chociaż wiechy wrośnięte w lód znajdowały się niedaleko jedna od drugiej, to porywy wiatru były tak silne, że trzeba było pełznąć po lodzie szukając tych drogowskazów.

Często pękała cienka warstwa lodu, wtedy żołnierze regulujący ruch ustawiali obok tych pęknięć zapory. Wprost na śliskim lodzie stawiano na trasie co dwieście metrów zapalone latarnie „Nietoperze", ale wiatr unosił je w różne strony i ogniki migotały na całem jeziorze. Wydawało się że to błądziła po ciemnym lodzie droga, pędzona porywistym wiatrem. I nie bacząc na wytężoną uwagę żołnierzy regulujących ruch którzy nie spuszczali oka z trasy, zdarzało się, że naładowane sanie i konie zapadały się. Wtedy w ciemnościach nocy rozlegało się żałosne rżenie koni. Zmęczeni piechury, brnący przez lód rzucali się koniom na pomoc. Woźnice i żołnierze, z narażeniem życia, ratowali worki z mąką...

×

Wkońcu ruszyła przez Ładogę pierwsza karawana samochodów batalionu majora Wasyla Porczunowa. Na pierwszym samochodzie jechał stojąc na stopniu naczelnik kolumny kapitan Eugeniusz Birjukowicz. Na trasie stłoczyli się żołnierze regulujący ruch i robotnicy drogowi, którzy stawiali kozły na lodzie, rozbitym przez bomby. Szybko zapadał mrok. W oddali migotały pierwsze słabe ogniki — drogowskazy. W szybko zapadającym mroku znikały szczeliny, wgłębienia. Kapitan Eugeniusz Birjukowicz wyciągnął się na błotniku samochodu schwycił drut elektryczny i trzymając go w rękach wskazywał kierunek.

W nieprzeniknionej mgle samochody posuwały się ostrożnie naprzód. Za mielizną Ostreczie cienka powłoka lodu nie wytrzymała ciężaru załamała się i ciężarowy wóz zanurzył się we wgłębieniu. Jednak kierowca zdążył wyskoczyć. Lód pod ciężarem ugiął się i w środku wgłębienia ziała czarna przepaść.

— Naprzód! — rozkazał lejtenant. Rozumiał on, że zatrzymanie się grozi katastrofą, pod swoim ciśnieniem lód uginał się. Samochody zwiększyły szybkość. Kierowcy siedzieli w kabinach z szeroko rozwartymi drzwiczkami.

Nad ranem samochody doszły do Kobon. Wszyscy byli śmiertelnie zmęczeni ale nikt nie myślał o odpoczynku. Samochody natychmiast naładowano, ale tylko

Z doświadczeń transportu radzieckiego

Nowoczesna organizacja prac załadowczych i wyładowczych

czynnikiem podniesienia sprawności transportu

Jednym ze źródeł bardzo wysokiej wydajności pracy transportu samochodowego w ZSRR jest nowoczesne, oparte na ścisłym rozplanowaniu zorganizowanie prac za i wyładunkowych. Dzięki niemu właśnie w dużej mierze, kierowcy radzieccy osiągają imponujące cyfry rocznego przebiegu w tono/kilometrach, oraz niezwykle zmniejszają koszt dokonanego przewozu i ilość niezbędnych do jego wykonania samochodów.

Równolegle do coraz bardziej postępującej naprzód centralizacji naszego parku samochodowego w większe jednostki samochodowe winniśmy zwrócić baczną uwagę na ten kluczowy w dziedzinie transportu czynnik i wykorzystać wspaniałe wzory radzieckie.

Celem usprawnienia pracy transportu w ZSRR stworzone zostały specjalne za i wyładowcze punkty samochodowe przy wszystkich większych ośrodkach przemysłowych, magazynach towarowych, a nawet w poszczególnych sowchozach i kołchozach. Punkty za i wyładowania wyposażone są w: specjalne rampy na które wyładowany zostaje bądź z których ładowany jest towar, składy do przechowywania towarów, specjalne środki za i wyładowcze (dźwigi, windy itp.), drogi dojazdowe i place manewrowe, pomieszczenia dla kierowców (sypialnie, kluby, stołówki).

W użyciu znajdują się trzy zasadnicze typy ramp za wyładowczych (jak pokazuje to rysunek).

1. W zależności od jej budowy i rodzaju ładunku samochody ustawiają się do za i wyładowania w trzech różnych pozycjach: a) bocznej, b) tylnej), c) ukośnej.
Wielkość ramp dla bocznego i tylnego ustawienia samochodów pozwala obliczyć następujący wzór:

L_1 — długość rampy, X — ilość punktów za i wyład. L_2 — długość samochodu B szerokość samochodu a i b rozstęp między samochodami.

$L_1 = x (L_2 + a) + a$ (położenie boczne)

$L_1 = x (B + b) + b$ (położenie tylne)

Sprawność tego typu ramp pozwala obliczyć niemniej prosty wzór, który podajemy poniżej: X ilość punktów za i wyładowczych T ilość czasu niezbędnego do za lub wyładowania 1 t. ładunku. Ilość ładunku na godz. $= \frac{x}{T}$. t/godz.

Urządzenia używane w Związku Radzieckim na punktach przeładunkowych są trojakiego rodzaju. Pierwsze z nich to urządzenia pomocnicze do przeładunku ręcznego. W skład ich wchodzą: taczki ręczne krany i dźwigi, ręcznie przesuwalne wagoniki, belkowania itp. Urządzenia te w chwili obecnej są wszędzie zastępowane drugą grupą urządzeń stacjonarnych zmechanizowanych, bądź też grupą trzecią tj. urządzeń mechanicznych ruchomych.

Systemy używanych środków pomocniczych pokazują rysunki.

Do najciekawszych usprawnień za i wyładowania należy zastosowanie spłukiwania szeregu ładunków za pomocą strumienia wody (np. węgiel, buraki itp.) oraz samochodów z wymienialnym zbiornikiem. Na punkcie za lub wyładunkowym samochód zdaje pełny zbiornik stanowiący jego nadwozie w miejsce jego otrzymuje pusty i naodwrót. Tego typu nadwozia posiadają ostatnio mechanizmy samowyładowcze.

ZW

Skład Zarządu Polskiego Związku Motorowego

Zjazd Połączeniowy PZMot wybrał na wniosek Komisji „matki" 22 członków Zarządu nowopowstałego Związku. Nie określono jednak jakie funkcje pełnić będą poszczególni członkowie. Rozdziału funkcji dokonać miano na plenum Zarządu, którego posiedzenie wyznaczone zostało na dzień 1 lutego. Na zebraniu tym nowy Zarząd PZMot ukonstytuował się następująco:

Prezes — inż. płk. Ryszard Gdulewski (Związkowiec Skra) dyr. nacz. Zakładów Sprzętu Transportowego; Wiceprezes organ. finans. — dyr. Stefan Askanas (Związkowiec Skra) dyr. Fabryki Samochodów Osobowych; Wiceprezes Szkoleniowy — poseł Cz. Oryński przewodn. Zw. Zaw. Transportowców; Wiceprezes Sport. — sędziowski — Wacław Kossowski (WKS Legia); Sekretarz Generalny — inż. J. Toruńczyk (Związkowiec Skra); Skarbnik ppłk. inż. Karaśkiewicz (Gwardia W-wa); Kierownik Wydziału Organ. Planowania — Barkowski (CRZZ); Kierownik Wydz. Szkol. Techn. Samochod. — inż. Czajka (Związkowiec Skra); Kier. Wydz. Szkol. Techn. Motocykl. — inż. Z. Sokołowski (Ogniwo — PKM); Kier. Wydz. Sportowego Samochodowego — inż. Radzikowski (Związkowiec); Kier. Wydz. Sport. Motocykl. — J. Lewandowski (Ogniwo PKM); Kier. Wydz. Spraw Sędziowskich — St. Karpała były sekretarz PZM; Kierownik Wydz. Materiałowego (gospodarz) — T. Marciniak (Ogniwo); Kier. Wydz. Propagandy, Turystyki i Sekcji Młodych — Biedroń (ZMP); Członkowie Zarządu: płk. inż. Paweł Solski, inż. R. Rakowski (Dep. Sam. MK) inż. L. Skoczylas (Dep. Sam. MK); Łopaciński przodownik pracy PKS, inż. B. Lubiński (Związkowiec), mjr Zajczyk (Gwardia); mec. Pietruszko (Włókniarz Poznań); oraz dr. Łukasik z Centrum Medycyny Sportowej.

Pełnoprawnymi członkami Zarządu zostali również wszyscy koledzy wchodzący w skład poszczególnych Komisji: Rewizyjnej, Sportowej oraz Propagandy i Turystyki. Pełny skład Komisji podamy w numerze następnym „ZK".

Prezydium Zjazdu Połączeniowego. Za stołem od lewej siedzą kol. kol.: Wojda, Gargul (sekretarz Zjazdu), inż. R. Gdulewski, inż. J. Toruńczyk, dyr. S. Askanas (przewodniczący Zjazdu), poseł C. Oryński, wicedyr. GUKF płk. Szemberg, płk. inż. P. Solski, inż. Czajka, kol. Obrębska.

do połowy. Do każdego samochodu długą liną przywiązano sanie i drugą połowę ładunku umieszczono na nich. Zmniejszało o znacznie ciśnienia lód.

Auta ciężarowe wraz z przyczepionymi saniami ruszyły po lodzie i zaczęły przeganiać podwody. Żołnierze regulujący ruch radosnymi okrzykami witali kierowców.

W Kokkorewo stłoczyli się na brzegu jeziora rybacy i radośnie kiwali głowami:

— Jednak przedostali się. Będzie dla miasta chleb... Przy brzegu stawały w kolumnę ogromne „Jagi" i solidne „Zisy". Słychać było huk motorów. Samochody ruszały w pochód po chleb.

Obok czołowego auta ciężarowego zjawił się major Porczunow. Machnął ręką.

— W drogę, towarzysze! Droga przez jezioro została otwarta. Po chleb, po życie dla Leningradu!

I samochody ruszyły w lodowy przestwór.

Ledwo przeszły po trzaskającym lodzie pierwsze podwody z mąką, gdy wślad za niemi zniżył się zza obłoków niemiecki samolot wywiadowczy i przeleciał wzdłuż lodowej trasy. Przeciął jezioro, szybował nad rybacką wsią Kokkorewo położoną na zachodnim brzegu i zniknął w kierunku południowym.

Tego wieczoru naczelnik N-skiego pułku drogowego zanotował w pamiętniku:

„23 listopada 1941 r. Odcinek lodowy wojennej drogi samochodowej przystąpił do normalnej pracy. Zaczął się dowóz prowiantu i paliwa dla ludności pracującej Leningradu i żołnierzy frontu Leningradzkiego. Po trasie przeszło 2.000 fur...

Droga prowadzi od wsi Kokkorewo przez wyspę Zieleniec do wsi Kobony. Długość trasy — 35 kilometrów. Odległość do przedniego skraju frontu od najdalej położonego punktu trasy lodowej wynosi koło 10 kilometrów. Można przypuszczać, że wróg rozpocznie ostrzeliwanie artyleryjskie trasy".

27 listopada zjawiła się nowa notatka:

„W dniu wczorajszym i dzisiejszym tabory na trasie lodowej były ostrzeliwane przez samoloty wroga... Ostrzeliwanie trwało półtorej godziny. Bandyci zniżali się do stu metrów nad lodem. Są ofiary".

— × —

...Na lodzie w ciągu całej zimy trwała natężona praca żołnierzy regulujących ruch, traktorzystów, kierowców, personelu lekarskiego. Po bohatersku trwali na swoich posterunkach i pragnę tedy powiedzieć o nich kilka słów.

Żołnierz regulujący ruch spełnia bardzo ważną funkcję. Powinna go charakteryzować przenikliwość, wytężona uwaga, zmysł orientacyjny. Obserwuje on ruch na trasie, wpatruje się w lód, zna jego kaprysy. Jak lekarz wsłuchuje się uważnie w uderzenia pulsu drogi lodowej. Jeśli w przeciągu długiego okresu czasu nie widać na trasie samochodów — to wie, że gdzieś tam utworzył się „zator", który niby tampon zatkał trasę i uniemożliwił normalny ruch... „Zator" — to strata paliwa, to wstrzymanie transportu żywności, którego z niecierpliwością oczekuje Leningrad. Jeżeli ukaże się na lodzie zdradliwe pęknięcie, żołnierz regulujący ruch idzie drogą okrężną i tą drogą kieruje samochód. W ciemną noc, w zamieć śnieżną oświetla trasę, niby latarnia morska, promieniem swej latarni. Jeśli utworzyło się skupisko kolumn samochodów, rozprowadza je w różne strony, by zapobiec katastrofie... Uważa aby samochód szedł w kierunku swej wyznaczonej bazy, unikając zbędnej drogi. Żołnierz regulujący ruch jest zawsze odważny, zdecydowany, w ciężkich chwilach przychodzi z pomocą kierowcom.

Pewnego dnia ujrzałem jak pękał lód pod naporem ostrego, porywistego wiatru, jak otworzyły się między lodami złowrogie szczeliny. Lunęła w nie woda i zatopiła trasę na odcinku starszego sierżanta Klińszowa. Mknął po niej wtedy naładowany samochód. Kierowca ostro zahamował: pędzący za nim drugi samochód nie zdążył skręcić i nastąpiło zderzenie. Zderzenie ciężarowych samochodów spowodowało na drodze zator. Lód pod olbrzymim ciężarem naładowanych samochodów zaczął pogrążać się w wodzie, pociągając za sobą cenny ładunek.

Pierwszy rzucił się w lodowatą toń sierżant Klińszow w walonkach. Za jego przykładem poszli inni towarzysze. Przenikał ich kolący mróz. Zlodowaciała odzież utrudniała ruchy żołnierze jednak pracowali z samozaparciem, pracowali tak długo, dopóki nie uratowali samochodu i ładunku i dopóki nie zaczął się normalny ruch na trasie.

Sierżant pozostał na swoim posterunku. Stał w zimnej wodzie w zlodowaciałych walonkach i kierował ruchem na drodze tak długo, aż nie nastąpiła zmiana warty... —

W czasie strasznych głuchych nocy, kiedy srożyła się nad jeziorem wichura i mróz, wyłonił się z mroku przed zamarzającymi podróżnikami siłacz Denisłam Aminow. Barczysty, postawny wyprowadzał błądzących na drogę. Orkan śnieżny zasypywał tych, którzy siedli by wytchnąć. Ogarniało ich zdradliwe znużenie, kleiła powieki senność. Denisłam Aminow podnosił zziębniętych, dodawał odwagi i prowadził do namiotu, by się ogrzali. Innych, zupełnie zdrętwiałych nacierał śniegiem, zarzucał sobie na plecy i zanosił do namiotu sanitarnego, gdzie z oddaniem pomagał felczerowi przywracać ich do życia.

Ciąg dalszy w numerze następnym

USTAWIANIE CZASÓW ZAWOROWYCH

Jakiekolwiek prace związane z rozebraniem i składaniem mechanizmu rozrządczego, muszą uwzględniać dwa zasadnicze zagadnienia: 1. ustawiania czasów zaworowych i 2. ustawianie luzów zaworowych. Jeżeli punkt drugi jest stosunkowo prosty i nie wymaga żadnych dokładniejszych wskazówek, oprócz danych fabrycznych i konieczności ich przestrzegania w odpowiednich wozach, to punkt pierwszy jest dość precyzyjnym i złożonym zajęciem. Luzy zaworowe możemy ustawiać i zmieniać często, czasy zaworowe ustawiamy raz przy okazji prawie całkowitego rozebrania silnika i dlatego winny być one ustawione odpowiednio do położenia wału korbowego, tak aby w pracy silnika momenty otwarcia i zamknięcia zaworów następowały zgodnie z drogą wału głównego i tłoków. Ustawienie zaś takie staje się rzeczą stosunkowo trudną, gdy brak jest do niego odpowiednich danych i wskazówek. Dlaczego czasy zaworowe muszą być jaknajdokładniejsze? Dlatego, że wtryskiwanie gwarantowanej mocy i wydajności silnika po naprawie zależne jest w większości wypadków od właściwego ustawienia wałka rozrządczego w stosunku do wału korbowego. Napełniane cylindra mieszanką musi następować po zupełnie dokładnym określonym punkcie czasu w stosunku do momentu zapłonu i położenia tłoka. Jeżeli punkt ten zostanie przesunięty nawet o jeden stopień obrotu wału, moc silnika zmniejszy się znacznie, przy przeważnie równoczesnym zwiększeniu zużycia paliwa.

GDZIE LEŻY 1-SZY CYLINDER?

Przy ustawianiu czasów zaworowych należy bezwzględnie opierać się na ich uregulowaniu w stosunku do pierwszego cylindra. Powstają zatem częste zapytania, który cylinder jest pierwszy? Jeżeli chodzi o pojazdy z silnikiem szeregowym umieszczonym z przodu, to cylinder pierwszy jest najbliższy chłodnicy. Inne określenie, stosowane przy silnikach o układzie V wyznacza jako pierwszy cylinder ten, który jest najdalej położony od koła zamachowego. Sprawa ustalenia pierwszego cylindra w silnikach poprzecznych lub umieszczonych z tyłu nie jest ujęta żadną wspólną regułą. W tych wypadkach fabryka oznacza cylinder pierwszy umieszczając na głowicy cyfrę 1, odlaną w odpowiednim miejscu.

Znaki na kołach zębatych rozrządu i na krawędziach obudowy, muszą pokrywać się dokładnie przy właściwym ustawieniu czasów zaworowych.

USTAWIANIE ROZRZĄDU WEDŁUG ZNAKÓW

Ogólnie przyjętym cechowaniem napędu rozrządu, jest znakowanie kół zębatych przy zewnętrznych krawędziach, bądź to punktami, bądź kreskami lub strzałkami. Tak więc współpracujące koła zębate mają na swych krawędziach lub zębach te same znaki. Rzadziej zdarza się znakowanie kół zębatych i krawędzi obudowy mechanizmu rozrządczego, tymi samymi symbolami. W jednym i drugim wypadku, ustawienie czasów zaworowych jest sprawą prostą i polega jedynie na odpowiednim ustawieniu kół zębatych, tak aby wyznaczone punkty trafiały na siebie. Dlatego też należy specjalnie zwracać uwagę podczas rozbierania silnika czy znaki są zrobione, jeżeli zaś ich nie ma, należy bezwzględnie punktakiem lub przecinakiem, zaznaczyć położenie współpracujących kół. Oszczędzi nam to wiele czasu i cierpliwości, gdy dojdzie do składania po naprawie. Jeżeli napęd rozrządu odbywa się przy pomocy łańcucha to i w tym wypadku oznaczenia stosowane, pozwalają na łatwe ustawienie, oczywiście według podanych przez fabrykę wskazówek. Mianowicie znaki mogą wypadać na przeciwko siebie przy ustalaniu dwóch zębatek, a więc leżeć na prostej przechodzącej przez środek obu kół, mogą też być ustawiane na obu zębatkach w przecięciu promienia koła pod kątem prostym z linią styczną do obu kół. W innych jeszcze wypadkach niektóre fabryki dodają szablon okienkowy, który zakłada się na otwory mocujące pokrywę rozrządu, a znaki na zębatkach powinny się ukazać równocześnie w dwóch okienkach szablonu.

USTAWIANIE WEDŁUG ZNAKÓW NA KOLE ZAMACHOWYM

W wypadku braku oznaczeń na kołach zębatych rozrządu, uciekamy się do pomocy w ustawieniu czasów zaworowych, na podstawie znaków na kole zamachowym. Należy jednak zwrócić uwagę na to, że koło zamachowe nawet znakowane fabrycznie mogło być już kiedyś zmienione w swym położeniu do wału korbowego, a wtedy znaki na nic nie przydadzą się. A więc jeżeli mamy zamiar rozebrać silnik i następnie łatwo go złożyć, sprawdzimy najpierw czy znaki na rozrządzie lub na kole zamachowym, są naprawdę w odpowiednich miejscach. Tak więc po odsłonięciu specjalnego okienka na obudowie koła zamachowego możemy zobaczyć tajemnicze litery, których sens powyżej wyjaśniamy. Ze względu na różnorodne pochodzenie samochodów znajdujących się u nas w ruchu podajemy oznakowania stosowane w językach: polskim, rosyjskim, francuskim, angielskim i niemieckim w zamieszczonej powyżej tabelce.

Punkt	polski	rosyjski	francuski	angielski	niemiecki
Górny martwy	G M P	B M T	P M H	UDC albo TDC	O T
Dolny martwy	D M P	H M T	P M B	LDC albo BDC	U T
Otwarcie ssania	O S	—	O A	I O	E Ö
Zamknięcie ssania	Z S	—	F A	I C	E S
Otwarcie wydechu	O W	—	O E	E O	A Ö
Zamknięcie wydechu	Z W	—	F E	E C	A S
Zapłon	Z	Z	A	I T	Z Z P

W naszym wypadku potrzebne jest znalezienie początku otwarcia zaworu ssącego pierwszego cylindra. Obracamy więc powoli kołem zamachowym tak długo, aż w okienku lub pod wskaźnikiem na obudowie jego, ukaże się potrzebny znak. Wtedy obracamy oczywiście we właściwym kierunku wałek rozrządu do momentu kiedy zobserwujemy dokładnie początek podnoszenia się zaworu ssącego w pierwszym cylindrze. Gdy to nastąpi musimy połączyć łańcuszkiem lub zazębić koła napędowe rozrządu dokładnie w tym położeniu.

USTAWIANIE NA PODSTAWIE KSIĄŻKI OBSŁUGI

W momencie, gdy jednak nie znajdujemy żadnych znaków ani na kole zamachowym ani na kołach zębatych rozrządu ustawienie możemy przeprowadzić na podstawie danych fabrycznych z książki obsługi, lub katalogu lub innego źródła podającego charakterystykę teeniczną danego wozu. Potrzebne dane ograniczą się dla nas do poznania czasu otwarcia się zaworu ssącego pierwszego cylindra w stosunku do położenia wału głównego lub tłoka. To całkowicie wystarczy do właściwego złożenia mechanizmu rozrządczego, gdyż forma wałka noskowego jest niezmienna i jeżeli ustawimy właściwie na pierwszym cylindrze czasy zaworowe, to i reszta będzie już w porządku. A więc musimy wyszukać z katalogu określenie: początek otwarcia ssania wynosi X° przed górnym martwym punktem. Ponieważ bardzo rzadko zdarza się podziałka kątowa na kole zamachowym, a mierzenie nawet dosyć dużym kątomierzem może być niedokładne, musimy wykonać następujące obliczenie sami. Użyjemy prostego wzoru $x = \frac{\alpha \cdot \pi \cdot D}{360}$, w czym x = droga w mm na obwodzie koła zamachowego; α = kąt otwarcia ssania przed górnym martwym punktem; $\pi = 3,14$; D = średnica koła zamachowego w mm. Biorąc przykładowo, że $\alpha = 10°$, średnica koła zamachowego = 400 mm, otrzymamy $x = \frac{10 \cdot 3{\cdot}14 \cdot 400}{360} = 34,90$ mm. A więc na kole zamachowym, wychodząc od znaku górnego martwego punktu, należy odmierzyć 34,9 mm. (w kierunku zgodnym z obrotami wału, bo zawór ssący otwiera się przed górnym martwym punktem!) Chcąc więc uniknąć ponownych obliczeń przy następnej okazji naprawy silnika, wybijamy w tym miejscu oznaczenie na kole zamachowym O (otwarcie S (ssania) I pierwszego cylindra.

Niektóre wytwórnie samochodowe, a bardzo wiele motocyklowych, podają zamiast ilości stopni obrotu wału, odległość tłoka w milimetrach od górnego martwego punktu, oznaczając w ten sposób początek ssania. Metoda ta ma tą dobrą stronę, iż nie wymaga obliczeń na kole zamachowym, zmusza nas jednak przy chęci dokładnego ustawienia, do zdjęcia głowicy celem zmierzenia drogi tłoka.

USTAWIANIE BEZ JAKICHKOLWIEK DANYCH

Musimy przyjąć jaknajgorszą ostateczność — konieczność ustawiania czasów zaworowych, gdy nie posiadamy ani żadnych znaków, ani żadnych danych. Po pierwsze trzeba znaleźć wtedy i oznaczyć na kole zamachowym górny martwy punkt pierwszego cylindra, a następnie tak długo, w odpowiednim kierunku obracać wałkiem rozrządu, aż trafimy na punkt t. zw. przecinania zaworów. To znaczy, że zawór wydechowy jeszcze się nie zamknął a ssący już jest otwarty. Wybranie możliwie środkowego punktu przecinania, a więc: tyle samo drogi od otwarcia zrobił ssący ile ma do zamknięcia wydechowy, powinno być tym punktem, w którym należy zazębić rozrząd z wałem korbowym. Ustawienie takie, nie może być całkiem dokładne i wartość jego można dopiero ocenić doświadczalnie w stosunku do osiąganej mocy przez silnik i do zużycia paliwa. Pomimo iż nie istnieje żadna wspólna reguła na czasy zaworowe, można przyjąć jako ich granicę dla nowoczesnych silników seryjnych szybkoobrotowych, następujące dane:

ssanie: otwarcie	5 — 10°	przed	G.M.P.
zamknięcie	35 — 45°	po	D.M.P.
wydech otwarcie	45 — 55°	przed	D.M.P.
zamknięcie	5 — 10°	po	G.M.P.

Roma

Oznakowanie rozrządu w powyższy sposób posiadają wozy typowe Fiat — 1100.

Z PRZED 25 LAT

Tygodnik sportowy „Stadion" opisując Grand Prix Francji, wyjaśniał budowę **sprężarek** do wozów wyścigowych w ten sposób:

„W dwu litrowym tylko, acz kolwiek dwunasto cylindrowym motorku, przemyślni inżynierowie potrafili umieścić 200 koni mechanicznych. Dzięki bowiem zastosowaniu zwiększonego zasycania, zamiast dawnej szybkości obrotowej ca 3000 osiągnięto 6 i 7, nawet i 7.5 tysięcy. Pragnąc bowiem powiększyć siłę motoru o ograniczonej z góry pojemności (regulamin Grand Prix) można było iść tylko jedną drogą — powiększenia regimeu (zakresu) czyli ilości obrotów na minutę. Problemat był jednak nie łatwy w praktyce do rozwiązania. Przy regimie bowiem 6000, czas, którym cylinder 4-ro taktowy rozporządza dla wchłonięcia świeżej porcji, nie przekracza pół setnej sekundy. Nie wystarczyłoby to w warunkach normalnych. Musiano więc znaleźć sposób. I znaleziono. Dziś po wprowadzeniu turbo - kompresorów, mieszanka przenika do cylindrów nie dlatego, że ją wciąga, działający na podobieństwo pompy — tłok, a dlatego, że przygotowana już zawczasu czeka znajdując się pod ciśnieniem i błyskawicznie wykorzystuje przedstawiające się jej ujście. Czy metoda ta, której wygoda — zmniejszenie rozmiarów i większą płynność a niewygoda — narazie większa konsumcja — okaże się utylitarnie wydajna, powie dopiero przyszłość. Wozom wyścigowym pozwala w każdym razie na osiąganie chyżości coraz większych". (Z)

POZNAJEMY NOWE MODELE

AUTOBUSY WĘGIERSKIE „MAVAG"

„Motozbyt" zamówił w węgierskiej fabryce samochodów pewną ilość autobusów marki „Mavag". Pierwsza partia już przybyła do Polski i znajduje się w eksploatacji na regularnych liniach Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Warszawie. Ze względu na ogólne zainteresowanie nowymi autobusami, podamy pokrótce ich cechy techniczne.

Silnik marki „LANG" OML-674 budowany z licencji „Mercedes - Benz" wysokoprężny, 6-cylindrowy, górnozaworowy 105 × 140 mm, o pojemności cylindra 7274 cm³, mocy 105 KM przy 2000 obrotów/minutę i stopniu sprężania 20:1. Wtryskiwacze paliwa typu Lavalette — Bosch. Świece żarowe w każdym cylinder.

Skrzynka przekładniowa cztero - biegowa, całkowicie zsynchronizowana.

Wał napędowy podzielny, umieszczony w samo - regulującym łożysku, szczelnie chronionym od kurzu.

Oryginalnym rozwiązaniem jest oś tylna z kutej stali, niosąca pełny ciężar wozu. Wyrównywacz zamontowany w osobny bęben w tyle osi. Podzielne osie napędowe przejmują moment obrotowy do piast kół za pomocą pary trybów, wskutek czego wyrównywacz i osie napędowe mają do przeniesienia tylko moment obrotowy, podczas gdy ciężar samochodu i siły dynamiczne działają na masywny korpus osi stalowej.

Przednia oś ze stali prasowanej. Kierownica lewo - stronna, typu rolkowego z amortyzującymi i samo - regulującymi się mechanizmami.

Zawieszenia: półeliptyczne resory na przodzie, podwójne na tyle, zapewniające dobre resorowanie przy zmiennych obciążeniach. Amortyzator o podwójnym działaniu.

Hamulce działające przy pomocy sprężonego powietrza na wszystkie koła. Hamulce ręczne na tylne koła — mechaniczne.

Instalacja elektryczna Lavalette — Bosch 24 voltowa.

Wymiary autobusu:

Rozstaw osi 5000 mm; Rozstaw kół przednich 1830 mm; Rozstaw kół tylnych 1850 mm; Ciężar podwozia 4400 kg; Maksymalny ciężar brutto 11300 kg; Promień skrętu 9,4 m; Pojemność zbiornika paliwa 150 ltr; Szybkość maksymalna 51,2 m/godz. praktyczna 48 km/godz.; Stosunek przekładni w tylnej osi 1:7,63, Wymiary ogumienia 1100 × 20. **W.**

CZECHOSŁOWACJA — MANET M-90

Prawdziwie popularnym motocyklem, zwanym najsłuszniej „motocyklem pracujących" jest Manet M-90. Budowa jego oparta na najnowocześniejszych rozwiązaniach konstrukcyjnych, jest zasługą kolektywnej pracy zespołu inżynierów, techników i pracowników zakładów „Považske Strojarne" w Považskiej Bystrzycy.

Całkowita waga motocykla z paliwem i narzędziami wynosi tylko 72 kg. Przy czym obciążenie na 1 KM wynosi bez jeźdźca 20,5 kg. z kierowcą zaś 43,7 kg. Silnik—dwutłokowy, jednocylindrowy dwusuw o pojemności 93 cm³. Średnica tłoka 2 × 32 mm, skok 58 mm, sprężanie 7,3, moc 3,5 KM przy 4500 obrotów na minutę.

Smarowanie mieszanką paliwa z olejem. Gaźnik wytwórni Jikov, typ 2916, średnica przelotu 16 mm, dysza 70. Zapłon z iskrownikoprądnicy w kole zamachowym. Wydech rurą i tłumikiem umieszczonym na dole z prawej strony. Rama rurowa, spawana. Przedni widelec teleskopowy z olejowym tłumieniem. Zbiornik paliwa o pojemności 7 l. zawiera w sobie skrzynkę na narzędzia. Rozmiar ogumienia 2,5 × 19". Kierownica nastawna, reflektor o średnicy 110 mm. Przełożenia trzybiegowej skrzyni, z nożnym automatem następujące: 1 — 3,06, 2 — 1,75, 3 — 1. Całkowite przełożenie na tylne koło wynosi: 1 — 24,337, 2 — 13,933, 3 — 7,962. Szybkość przy 1000 obrotów na minutę wynosi na poszczególnych biegach: 1 — 3,54, 2 — 7,9, 3 — 13,0 km/godz. Szybkość maksymalna przy siedzącej pozycji jeźdźca — 64,6 km/godz. Zużycie mieszanki przy szybkości stałej 45 km/godz — 1,4 l.

Z.

Co wiesz o jeździe na holu

Nieznacznym tylko procentem jest ilość kierowców wożących ze sobą stale linkę pociągową, w stosunku do ogólnej ilości samochodów będących w ruchu. Ci jednak, którzy jej nie mają w skrzynce narzędziowej lub bagażniku zdają się na to by w razie uszkodzenia wozu dać się zaciągnąć do warsztatu czy garażu przez samochód pogotowia technicznego lub przez przygodny pojazd zaopatrzony w linkę. Jednak jedni i drudzy muszą wiedzieć, przynajmniej trochę o jeździe „na holu".

A więc najpierw parę uwag o sposobie jazdy i unikaniu niebezpieczeństw podczas holowania. Zrozumiałe jest, że kierowca wozu ciągniętego, ma całkowicie lub prawie całkowicie zasłonięty widok od przodu, a więc nie może wiedzieć z góry jakie ruchy zamierza wykonać kierowca wozu ciągnącego w stosunku do zmieniających się sytuacji podczas jazdy. Nie może on też wiedzieć, czy nie zagraża nagle niebezpieczeństwo zderzenia i czy wóz ciągnący nagle nie zahamuje lub nie skręci w bok. Do tego trzeba dodać że ciągnięty pojazd może być akurat holowany przez nieznaną okolicę lub po ciemku.

Aby więc uniknąć czyhających niebezpieczeństw, stosować trzeba w praktyce trzy poniższe reguły:

1. Kierowca wozu ciągnącego winien bez przerwy pamiętać, że do jego wozu jest przyczepiony drugi pojazd. Dlatego nie wolno mu jest jechać tak szybko by jakiekolwiek zahamowanie lub zmiana kierunku, odbywało się gwałtownie. Kierowca bowiem wozu ciągniętego potrzebuje pewnego określonego czasu, na zareagowanie celem postępowania zgodnego z ruchami wozu znajdującego się z przodu.

2. Kierowca wozu ciągniętego winien jak najdokładniej obserwować samochód ciągnący i nogę trzymać stale w pogotowiu na dźwigni hamulca. Ponieważ jego położenie w odległości paru metrów za wozem holującym nie pozwala w większości wypadków na obserwowanie kierunkowskazów ciągnącego, musi on baczyć dokładnie na najdrobniejsze odchylenia kierunku swego poprzednika, jak i zmiany jego szybkości. Obserwowanie więc światła stop i naciągu linki są koniecznością nieodzowną bezpiecznemu holowaniu. Krótko mówiąc, kierowca wozu ciągniętego winien być przygotowany na wszelkie niespodzianki. Obowiązkiem jego jest takie operowanie hamulcem, aby bez zbytecznego szarpania utrzymywać linkę stale naprężoną.

3. Linka łącząca oba wozy musi być bezwzględnie widoczna tak dla kierowców jak i dla innych użytkowników jezdni. Dlatego też zaleca się oznaczyć ją na połowie długości jaskrawą szmatką najlepiej w kolorze czerwonym (sygnałowym).

Uniknąć można w pewnym stopniu, powyższych reguł i niespodzianek w jeździe, stosując zamiast linki — drąg holowniczy. Co prawda jest to możliwe przeważnie tylko przy holowaniu samochodów większego tonażu, zaopatrzonych w specjalne zaczepy. Niemniej jednak szybkość pojazdów nie powinna być większa, niż przy stosowaniu linki pociągowej.

Jak długa ma być linka holownicza? Zdania co do tego są podzielone, nie mniej jednak z mego osobistego doświadczenia w służbie holowniczej wielkich warsztatów naprawczych, mogę powiedzieć, iż najdogodniejsza długość to 5 — 6 metrów. Przy holowaniu wozów osobowych grubość linki nie powinna przekraczać 6 — 8 mm przy wozach ciężarowych, zależnie od wagi, około 15 — 18 mm.

Umocnienie linki pociągowej nie zawsze jest rzeczą prostą i łatwą. Większość wozów ciężarowych posiada zaczepy holownicze z tyłu i z przodu, umożliwiając szybkie i pewne założenie linki. Nie mniej jednak i tu trzeba podać jako wskazówkę, że linka winna być mocowana bez względu na to, jak i w którym miejscu jest zabudowany zaczep jedynie w przedłużeniu ramy. Zdarzały się bowiem częste wypadki, że urywano zderzaki lub nawet poprzeczki ramy.

Pamiętać tu należy bezwzględnie, że hak linki pociągowej lub jej przewleczenie, może być tylko stosowane przy łapie resorowej na ramie, a nie przy ruchomym uchu resorowym. Umocowanie do osi jest dopuszczalne jedynie w pobliżu jarzm resorowych, nigdy nie na środku lub na końcach, przy kołach. W wypadku holowania za oś, ostrożność w jeździe i wyczucie tak ciągnącego jak i ciągniętego są konieczne w dużo większym stopniu.

Prawdziwe trudności z holowaniem rozpoczynają się wtedy, gdy chodzi o nowoczesny samochód osobowy o aerodynamicznym nadwoziu. Obecnie, czem nowocześniejszy samochód, tem trudniej znaleźć miejsce do zaczepienia linki. Nawet w wypadku, gdy wóz jest wyposażony w piękne, grube i chromowane zderzaki, nie można z całym zaufaniem mocować do nich linki pociągowej. Przeważnie są one wykonane w celu ozdoby z bardzo lichego metalu w wielu wypadkach nawet odlewane pod ciśnieniem z kruchej kompozycji i polerowane. Cóż więc robić w konieczności holowania takiego wozu? Należy szukać na podwoziu miejsca możliwie pewnego i mocnego. Będzie to z reguły, przy niezależnym zawieszeniu przednich kół, albo dolny resor, albo dolne ramię równoległoboku w którym jest oparta sprężyna śrubowa. W każdym wypadku umocowanie linki do elementów ruchomych podwozia wymaga takiego wybrania miejsca, gdzie siła ciągnienia nie spowoduje jakiegoś skrzywienia lub urwania części. Zaczepiając hak linki np. na dolnym ramieniu równoległoboku resorującego, należy go umocować dodatkowo drutem w miejscu najbliższym umocowania równoległoboku do ramy. Tak samo jeżeli mamy do czynienia z zawieszeniem przodu na resorze poprzecznym, linkę należy przewlec przez resor jak najbliżej miejsca umocowania go do ramy. Nigdy nie należy założenia linki lekceważyć, gdyż w momencie szarpnięcia podczas holowania, siła ciągnięcia dochodzi często do kilku ton, które z łatwością mogą rozerwać równoległobok resorujący, skrzywić resor poprzeczny lub wyrwać jeden lub parę jego uchwytów z ramy. Przy zakładaniu linki pod wozem należy działać dokładnie i powoli, zawsze starając się o oświetlenie, by nie przełożyć jej np. oprócz resoru przez przewód hamulcowy lub drążek kierowniczy.

Praktyczne te wskazówki i rady powinny utkwić w pamięci każdego kierowcy, ze względu na ich życiową przydatność. Nie mniej jednak lepiej jest utrzymywać swój samochód w stanie gotowości poruszania się o własnych koniach mechanicznych, niż doprowadzić do konieczności zastosowania moich wskazówek. **R. I.**

Uwaga Kierowcy!

CZY NA NOWYCH LINIACH NOWE „MAVAGI" SĄ DOCIERANE NOWĄ METODĄ?

Miłe dla oka, czyściutkie i najważniejsze, że nowe autobusy „Mavag" cieszą wszystkich warszawiaków. Los ich silników i długość ich życia leży w rękach tych kierowców, którzy przejadą nimi pierwsze setki kilometrów, docierając je zgodnie z zaleceniami wytwórni. I właśnie o tej najważniejszej czynności kierowców, musimy parę przykrych słów napisać. Otóż w dniu 4 lutego br. jechaliśmy autobusem Mavag, numer miejski 362, linii 113-Bis, z Placu Zbawiciela do rogu W—Z. Cóż to była za jazda! Rozkoszne (dla młodzieży i żądnych wrażeń) przewracanie się pasażerów w momencie ruszania i hamowania. Niewielka liczba tych, którzy zażyli przejażdżki w godzinie 10.20 — 10.30 powyższym Mavagiem wyrobiła sobie całkiem sprecyzowane zdanie o kierowcy, a niestety wielu ludzi podciągnie pod tą opinię i innych mistrzów kierownicy z MZK, że jest brutalnym i z gruntu złym kierowcą, który prowadząc po mieście nowy, niedotarty pojazd służący do płatnego przewozu pasażerów, zachowuje się w sposób następujący:

1. Przy ruszaniu z miejsca, na każdym biegu dusi silnik prawie, że do maksymalnych obrotów zmieniając biegi tak szybko jak mało kto je zmienia w wozie osobowym.

2. Szybkość między stosunkowo bliskimi przystankami, na ul. Marszałkowskiej rozwija grubo ponad 40 km/godz.

3. Wyprzedzanie dużym i ciężkim autobusem na trzeciego wykonuje po takich małych łukach jakby to był przynajmniej niski Citroen.

4. Hamowanie z dużej szybkości przeprowadza w ten sposób, że na około 30 metrach przed przystankiem odejmuje gaz i gwałtownie zatrzymuje wóz, conajmniej jak w obliczu grożącej katastrofy.

Rezultat — po pierwsze, cierpią bardzo silniki i wszystkie mechanizmy, narażone w swym najdelikatniejszym okresie docierania na maksymalne obciążenie (zryw i hamowanie), po drugie cierpią niewinni pasażerowie, którzy przewracają się z kąta w kąt autibusu, łapiąc się w miarę gwałtownego ruszania, hamowania czy zakręcania wszelkich możliwych poręczy i słupków (których na szczęście w Mavagu jest sporo).

Prosimy więc MZK o odpowiednie poinformowanie kierowcy z Mavaga 362 — z dnia 4.2.50 r., że nowy autobus nie jest jego prywatnym samochodem, skazanym na „skatowanie", że autobusy są dla użytku pasażerów, a nie odwrotnie i że publiczność płacąc za przejazd ma pełne prawo wymagać bezpiecznego i normalnego przewożenia jej na danej trasie.

P. S. Kierowcy proponujemy dążyć do zorganizowania wyścigów autobusowych w MZK, gdyż ma naprawdę duże szanse, a szkoda by się marnowały podobne możliwości.

Właściwa pozycja na motocyklu

Nie mijałoby się z sensem, gdyby i dla motocyklistów, przyjąć pewne znane przysłowie w trochę odmiennej formie, a mianowicie: „Jak sobie siądziesz, tak Ci się będzie jechało". W rzeczywistości bowiem od właściwej pozycji na motocyklu nie tylko jest zależna wygoda jeźdźca, ale także wywiera ona bardzo duży wpływ na jego bezpieczeństwo podczas jazdy.

Dawniej panowało przekonanie, że tak z punktu widzenia korzyści w prowadzeniu motocykla jak i z wyglądu „prawdziwie sportowego", kierownica winna być mocno opuszczona swymi końcami do dołu. Zmuszało to jeźdźca do łukowatego wyginania pleców i prawdziwego „wiszenia" na kierownicy. Na szczęście, od tych czasów upłynęło już wiele, wiele lat i dziś nikt inaczej niż z uśmiechem nie wspomina tych męczących i niecelowych „wygibasów", które musiał spełniać jeździec, by siedzieć na siodełku, nogi mieć na podnóżkach, a ręce na kierownicy. Opuchnięte przeguby rąk, zdrętwiałe mięśnie nóg i cały szereg innych objawów nauczyło wiele tak jeźdźców, jak i konstruktorów. Obecnie doszliśmy do tego że jedyną definicją pozycji jeźdźca jest: siedzieć prosto, możliwie jak najswobodniej, trzymając kierownicę zupełnie miękko. Przykładem wybitnie szczytowego zastosowania tej definicji jest od paru dziesiątków lat niezmienny układ kierownicy, siodła i podnóżków w Harley'u. Szerokie, głęboko wyprofilowane i nisko osadzone siodło, stopnie zamiast podnóżków wysunięte do przodu, kierownica szeroka przedłużona nieco do tyłu — zmuszają jeźdźca do zajęcia pozycji naprawdę wygodnej. Jednak sposób takiego siedzenia, jak podkreśliliśmy, powstał może z trochę przesadnego zastosowania definicji w praktyce, gdyż w dzisiejszych warunkach, przeznaczenie sportowe większości motocykli nie pozwala kierowcy na pełne wykorzystanie swych możliwości z takiej „fotelowej" sytuacji. Nie mniej jednak dla celów turystyki układ ten jest najbardziej odpowiedni.

W większości motocykli niskiego litrażu ze względów kalkulacji handlowej nie istnieją niestety prawie żadne możliwości dopasowania lub poprawiania układu: siodło - kierownica - podnóżki, w zależności od wzrostu jeźdźca, dopiero motocykle cięższe mają te trzy punkty regulowane i przestawialne. Mimo tego w niektórych wypadkach opłaci się (w mniejszych litrażach) nieznaczna przeróbka celem poprawienia pozycji.

Po pierwsze siodło. Jego górna powierzchnia w momencie obciążenia przez kierowcę winna być położona prawie poziomo. W żadnym wypadku nie może być pochylona do przodu, gdyż zmuszałoby to jeźdźca do opierania się całą siłą na kierownicy, chcąc ustrzec się przed „zjeżdżaniem" z siodła. Wysokość zaś ustawienia musi być tak dobrana do długości nóg aby mogły one wygodnie spoczywać na podnóżkach, z tym jednak, że położenie ich ma gwarantować dociśnięcie obu kolan i ud, do boków zbiornika. W końcu, odległość siodła od kierownicy winna być również dobrana doświadczalnie, tak aby ręce spoczywały zupełnie swobodnie na kierownicy, lekko zgięte w łokciach co uniemożliwi przenoszenie drgań i wstrząsów z przedniego widelca poprzez ręce na cały korpus. W wypadku posiadania w swym motocyklu regulacji sprężyn siodłowych trzeba pamiętać, że siodło powinno się dobrze i głęboko wahać nie mniej jednak nie powinno ono dobijać, nawet przy dość ostrej jeździe po nierównej nawierzchni.

Drugim punktem jest kierownica. Ponieważ przeważająca ilość motocykli jest wyposażona w kierownice przestawialne nie sprawi nam to trudności, jeżeli lekko końce kierownicy podniesiemy do góry, tak aby zapewnić wygodną pozycję dla rąk, z nieznacznym ugięciem ich w łokciach.

Trzecim punktem jest ustawienie podnóżków. Nieznaczna już tylko ilość starych motocykli posiada nieprzestawialne podnóżki, lub zamiast nich stopnie. Większość jednak motocykli będących u nas w ruchu ma podnóżki osadzone albo na stożku, albo na wieloklinie, a równie często punkt styczności podnóżka z ramą to dwie równo ząbkowane płaszczyzny. Ustawienie więc podnóżków nie jest związane z dużą pracą, a powinno być przeprowadzone w ten sposób, żeby dla nóg uzyskać pozycję taką, jak podaliśmy w punkcie odnośnym [illegible] ustawieniu siodła.

Swobodna pozycja — cechą dobrego jeźdźca.

W zakończeniu trzeba dodać, że styczność kolan i ud ze zbiornikiem, jest jedną z najważniejszych reguł, jeżeli chodzi o samą jazdę. Ściskanie nogami zbiornika jest dużą gwarancją bezpiecznej jazdy. Wszyscy dobrzy zawodnicy motocyklowi, w sytuacjach krytycznych potrafią właśnie dzięki temu łagodnym nawet ruchem ciała opanować maszynę, gdy słabsi i nieorientujący się w znaczeniu tego, już dawno będą „leżeli". Dlatego też dokładne dopasowanie pozycji nóg, a w szczególności docisku ud i kolan do zbiornika jest jednym z najważniejszych punktów w dobraniu, lub poprawieniu sposobu siedzenia na motocyklu. **ŻYM.**

KONKURS znajomości przepisów ruchu

Począwszy od niniejszego numeru ZK, będziemy umieszczali stale po jednym rysunku sytuacji ruchu kołowego przedstawiającym bądź łamanie przepisów — celem uzyskania odpowiedzi Czytelników kto, jaki przepis złamał bądź sytuacji w ruchu, co do których Czytelnicy będą mogli udzielać wyjaśnień jak np. kto ma pierwszeństwo przejazdu, kto i jak ma pojechać itp.

Pomiędzy trafne odpowiedzi, nadesłane w ciągu 7 dni od daty ukazania się numeru ZK w sprzedaży, będą rozlosowywane stałe nagrody. Za 1-sze miejsce — półroczna prenumerata ZK,

za 2-gie miejsce — kwartalna prenumerata ZK

A więc zaczynamy!

Rysunek pierwszy przedstawia dość przeciętną sytuację w ruchu kołowym spotykaną codziennie w wielu punktach miasta. Ale coś tu jest nie w porządku. Oczekujemy więc odpowiedzi, kto jaki przepis łamie i w jaki sposób.

Odpowiedzi prosimy kierować na adres, Redakcja „Za Kierownicą" Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418.

Wzorowi kierowcy WP wyjaśniają przyczyny swych sukcesów

Tajemnica dystrybutora benzynowego i rozrusznika lotniczego odkryta przez szer. Ostowicza i szer. Kramarza

Wzorowy kierowca szer. Ostowicz Jan pracujący na samochodzie — dystrybutorze benzynowym stwierdza, że przyczyną stałej sprawności powierzonego mu samochodu i wzorowego wypełniania zleconych obowiązków są następujące „recepty eksploatacyjne", które za pośrednictwem naszego pisma poleca również innym kolegom.

Szer Ostowicz stwierdza: przed przystąpieniem do pracy na dystrybutorze benzynowym zapoznałem się uprzednio dokładnie z budową i przepisami obsługi urządzeń specjalnych, które były mi mniej znane od budowy samochodu. Szczególną uwagę zwróciłem na szczelność połączeń przewodów rurowych i uszczelnień. Mój dowódca polecił mi zwracać baczną uwagę



Dystrybutor benzynowy na podwoziu „ZIS"

na stan wewnętrznej powierzchni cysterny ponieważ korozja może doprowadzić do zniszczenia całej cysterny. W dalszym ciągu mej pracy, stałą uwagą zwracałem na sprawność filtrów siatkowych i umiemnienia, oraz urządzeń przeciwpożarowych tzn. wyprowadzenia tłumika samochodu przed przednią oś, regularne sprawdzanie siatek przeciwpożarowych i posiadanie odpowiedniej ilości sprawnych gaśnic.

Moje sukcesy w szybkim wykonywaniu pracy zawdzięczam dokładnemu opracowaniu systemu tankowania samolotu. Prace te dzielę na kilka oddzielnych czynności, przyczym dla każdej z nich wyliczyłem czas maksymalny, przekroczenie którego pozwala mi zorientować się, że pracowałem bądź mniej wydajnie bądź też że któryś z zespołów samochodu nie jest w pełnym porządku.

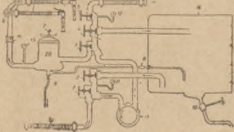
Podział mej pracy wygląda w następujący sposób:

1) Otwieram kran osadnika i spuszczam wodę. Zamykam kran dopiero wówczas gdy popłynie strumień czystej benzyny.
2) wbijam klin uziemnienia do ziemi;
3) doprowadzam wąż rozdzielczy do zbiornika samolotu i otwieram zawór pistoletu;
4) uruchamiam silnik samochodu;
5) otwieram krany spustowe;
6) Po wyciśnięciu sprzęgła włączam skrzynkę odprowadzenia mocy oraz pompę.

Tankując samolot z innego zbiornika w wypadku gdy moja cysterna jest już pusto, wlewam do pompy przez wąż wlotowy około 10 litr. benzyny, poczym rozpoczynam tankowanie. Celem ściągnięcia pozostałej w wężach po pracy benzyny, włączam tylny bieg, przez co uzyskuję wsteczny obrót pompy i ściągnięcie pozostałości.

Dobry stan węży w moim dystrybutorze zawdzięczam specjalnej uwodze na dokładne ściągnięcie resztek benzyny z węży, ponieważ mała nawet jej ilość wpływa niszcząco na gumę.

Uważam się za „samochodziarza — lotnika" i staram się zawsze dopomóc kolegom pilotom, w ich odpowiedzialnej pracy. Z tego też powodu, starannie kontroluję czystość przepompowanej benzyny. Mówi mi o niej różnica ciśnień na zegarach włączonych przed i za filtrem. Gdy przekroczy ona 1·5 atm., jest to dla mnie sygnałem, że filtr należy natychmiast przeczyścić. Gdy zaś różnica opadnie poniżej 1 atm., wiem, że przyczyną jest porwana siatka tkaniny filtrującej. Celem zabezpieczenia się przed taką „niespodzianką" sprawdzam zawsze stan filtra po przepompowaniu 20.000 litr. i czyszczę tkaninę. Po przepompowaniu 50.000 litr. zmieniam ją na nową.



Układ przewodów dystrybutora benzynowego: 1 — kran wlotowy (ze zbiornika postronnego), 2 — kran wylotowy (z cysterny dystrybutora), 3 — kran rozdzielczy, 4 — kran do cysterny, 5 — kran przelotowy, 6 — kran wieży rozdzielczych, 7 — kranik powietrzny filtru benzynowego, 8 — kranik przelotowy, 9 — kran spustowy filtru, 10 — kran spustowy cysterny, 11 — podciśnieniomierz, 12, 13 — manometry, 14 — licznik wydatkowanej benzyny, 15 — pompa benzynowa, 16 — cysterna, 17 — wąż przelewowy, 18 — węże rozdzielcze, 19 — wąż wlotowy, 20 — filtr benzynowy.

„Warsztatem" pracy wzorowego kierowcy szer. Stefana Kramarza syna małorolnego chłopa — który w wojsku zdobył zawód kierowcy, jest samochód — rozrusznik samolotowy.

Szer. Kramarz zapytany przez naszego sprawozdawcę o metodę swej pracy, dzięki której wyróżnił się z pośród kolegów i pozyskał uznanie i sympatię całego personelu latającego jednostki wyjaśnił:

Za najważniejszą rzeczą umożliwiającą szybki rozruch silnika samolotowego, co w warunkach bojowych jest jedną z podstaw wykonania zadania, uważam (zakładając oczywiście pełną sprawność mego samochodu i jego urządzeń specjalnych) dobre zgranie z pilotem i jaknajdalej z nim posuniętą współpracę. Wszedłem „w układ" z pilotami samolotów którzy dają mi umówione znaki pozwalające bez straty czasu uruchomić silnik samolotu. Prace nad uruchomieniem podzieliłem, w poro-



Rozrusznik samolotowy na podwoziu „GAZ - AA" 1 — końcówka sprzężenia, 2 — wspornik ramienia napędowego, 3 — ramię napędowe, 4 — korba podnośnika

zumieniu z pilotami, w następujący sposób:

a) sprzężenie rozrusznika z silnikiem samolotu;
b) włączenie skrzynki odprowadzenia mocy;
c) włączenie przekładni kierunkowej;
d) rozpoczęcie rozruchu.

Dla zabezpieczenia pracy rozrusznika pod koła samochodu oraz samolotu podkładam klocki i zaciągam ręczny hamulec, który posiadam zawsze w stanie pełnej

Specjalną uwagę zwracam na ostrożną jazdę, szczególnie zaś na szosie lub drodze o zniszczonej nawierzchni czy też w terenie. Rozrusznik bowiem, posiada nisko osadzony kadłub przekładni kierunkowej, który mógłby ulec rozbiciu o nierówności. Ponadto szybka jazda powoduje, że ciężki mechanizm ramienia napędowego rozluźnia mocowania nadwozia, co może na dłuższy nawet czas unieruchomić samochód a także spowodować wypadek. Z tego również powodu zwracam zawsze uwagę by w czasie jazdy ramię napędowe było opuszczone jak najniżej.

Rozmowę przeprowadził korespondent ZK.

st. sierż. Walentyniak

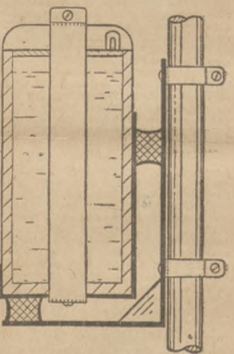
Jak przedłużyć życie baterii?

Ktoś, kto z bateriami nie spotyka się z racji pełnionego zawodu, skoro ujrzy na części rozebrany akumulator, zainteresuje się z pewnością tym, jak wielką jest wytrzymałość baterii i jak długie w stosunku do przejechanych kilometrów, może być jej życie.

Przecież dość kruche płyty i stosunkowo nietrwała masa wypełniająca je, są łamliwe w stanie nowym, a cóż dopiero mówić po pewnym czasie używania. Szczególnie baterie motocyklowe są narażone na bardzo szybki zniszczenie, wskutek wstrząsów.

Wystarczy wziąć jako niską granicę wytrzymałości dla przeciętnego akumulatora motocyklowego — 10 000 km. przebiegu, by obliczyć w dużym przybliżeniu co następuje: Wymiar tylnego ogumienia 19", średnie przełożenie z silnika na tylne koło 1 : 8, średnie obroty silnika 4.000 na min, a więc przyjmując przebieg 10 000 km. daje to około 20 milj. drgań wywołanych suwem pracy, które poprzez sztywne zamocowanie akumulatora oddziałowują na jego „wnętrzności". Nieliczymy tu zupełnie częstych wstrząsów i uderzeń spowodowanych nierównościami terenu. Wiedząc równocześnie, że nawet dobra materiałowo sprężyna, traci swą moc po około 600.000 razy powtarzających się zmianach kierunków obciążenia, musimy sobie powiedzieć, że to co wytrzymuje akumulator — jest naprawdę imponujące.

Czyż więc nie należałoby pomyśleć o ułatwieniu mu tej pożałowania godnej „egzystencji"?. Czyż nie byłoby dobrym rozwiązaniem zawieszenie baterii w taki sposób aby wstrząsy i drgania nie dochodziły do niej ani w takiej ilości ani sile? Z tym zgodzimy się wszyscy. Rezultatem różnych badań doświadczalnych, prowadzonych przez kilka wytwórni akumulatorów, konstruktorzy doszli do jednego wyniku, mianowicie że jedynie zawieszenie w gumie lub oparte na gumie może wpłynąć dodatnio na przedłużenie życia baterii.



Załączony rysunek, przedstawia jeden ze sposobów amortyzowanego umocowania akumulatora, przy pomocy przywulkanizowanych do obudowy klocków gumowych.

R. I.

SKRZYNKA TECHNICZNA
ODPOWIEDZI REDAKCJI

W odpowiedzi na długą listę pytań Ob. Z. Gostomskiego z Warszawy komunikujemy:

1. „Za kierownicą" mając wytknięty pewien roczny plan publicystyki fachowej, nie może przejść obecnie na wydawnictwo cotygodniowe. 2 System sygnalizacji świetlnej stosowany w Warszawie, nie wymaga naszym zdaniem nowelizacji, ze względu na stosunkowo małą szerokość i z tym związaną przelotowość ulicy. Poza tym stosowane u nas ograniczenie szybkości do 40-tu km/godz. nie wymaga tak koniecznego orientowania się na dość znaczną odległość przed skrzyżowaniem, czy będzie światło czerwone, czy zielone, jak w dużo szybszym i liczniejszym ruchu, w Budapeszcie. 3 O tym aby regulacja systemem trójfazowym obejmowała tramwaje, nie słyszeliśmy jak dotąd. Dotyczy to tylko pojazdów bezszynowych. 4. Podaną w jednym z numerów Z. K. tabelkę o ilości olejów w silnikach DKW, należy rozumieć w sposób następujący: norma dla SB — 500 wynosi 1.5 litra dla pustego silnika, ubytek wskutek nieszczelności pierścieni filcowych, lub skórzanych na wałku napędowym skrzyni, może wynieść maksymalnie tyle, że pozostanie zawsze w silniku 0,75 litra. A więc dopełnienie może wynieść najwyżej również 0,75 litra. 5. Ciśnienie przy jeździe solo, przód i tył powinno wynosić od 1,1 do 1,2 atm. Przy jeździe z pasażerem przód 1,2 — 1,3 tył natomiast 1,4 — 1,6 zależnie od wagi pasażera. 6. Słabe działanie rozrusznika, może być spowodowane przez zużyte szczotki, zanieczyszczony kolektor, przebity twornik, lub zbyt mały dopływ prądu. 7. Nie posiadając katalogu, możemy podać tylko opierając się na piśmie Motor - Krilik, że przy stałej szybkości 50 km/godz. zużycie powinno wynosić maksymum 3.0 litra. 8. Katalogu niestety nie posiadamy. 9. Do DKW SB 500 winno stosować się świece odpowiadające Bosch — 175.

Ob. E. K. — Grodzisk zapytuje o metodę dokładnego wymierzenia pojemności komory sprężania.

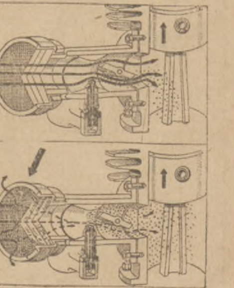
W odpowiedzi podajemy, że ponieważ przestrzeń, która pozostaje nad tłokiem, gdy ten znajduje się w górnym martwym punkcie, jest przeważnie nieregularna, jedynym dokładnym sposobem wymierzenia jej objętości, jest pomiar płynem z cechowanego naczynia. Aby to wykonać należy najpierw ustawić silnik w ten sposób, aby otwór świecy był najwyższym punktem komory sprężania. Tłok należy ustawić dokładnie w górnym martwym punkcie (na początku pracy, a nie na początku ssania! — przecinanie zaworów). Następnie do przygotowanej menzurki lub innego naczynia dokładnie cechowanego w cm³, nalać na przykład 100 cm³ rzadkiego oleju i wlewać go przez otwór świecy tak długo, aż jego poziom nad tłokiem zrówna się z dolną krawędzią otworu. Ponieważ menzurka jest cechowana, łatwo odczytamy ilość jaka pozostała w naczyniu i odjąwszy ją od początkowych 100 cm³ będziemy mieli w wyniku pojemność komory sprężania.



DĄŻYMY DO UŁATWIENIA PRACY... SILNIKA

Często zdarza się, że po dłuższej jeździe motocyklem czy samochodem, zapominamy, iż minął termin regularnego oczyszczenia filtra powietrznego.

Dwa załączone rysunki przedstawiają dokładnie, katastrofalny wpływ zanieczyszczenia filtra na proces powstawania odpowiedniej mieszanki. Przy czystym przelocie, ssanie silnika powoduje wpłynięcie przez gaźnik pewnej określonej ilości powietrza, które porywa pewną, również określoną, ilość benzyny. Z chwilą jednak zanieczyszczenia filtra, przelot jest utrudniony tak dalece, że siła ssania wywierana przez silnik, powoduje wyciąganie przez otwór dyszy, znacznie większych ilości paliwa. Nieodłącznym tego zjawiskiem, jest postępujący wzrost zużycia paliwa i pogarszająca się praca silnika. Nie pomoże tu, stosowane często aczkolwiek bezsensu, zmienianie dyszy na mniejszą, ani ponowna regulacja gaźnika—wystarczy natomiast dokładne wymycie i przedmuchanie filtra.



G. B.

WALNE ZEBRANIE
POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

W obszernej sali obrad Stołecznej Rady Narodowej odbyło się w dniu 29 stycznia br doroczne Walne Zebranie delegatów Polskiego Związku Motocyklowego. Zebranie zagaił Prezes Zarządu PZM dyr Stefan Askanas (Związkowiec — Skra), proponując na przewodniczącego kol. Zielankiewicza (Stal-Katowice). Po rozdaniu szarf mistrzowskich odznak i dyplomów (o czym piszemy na stronie 8) przystąpiono do sprawozdania Zarządu PZM za rok ubiegły.

— „Rok 1949 był rokiem przełomowym dla sportu polskiego, a dla sportu motocyklowego w szczególności Historyczna już dzisiaj Uchwała Biura Politycznego KC PZPR, a następnie uchwała Sejmu RP o powołaniu Głównego Komitetu Kultury Fizycznej, to klamry spinające przemiany organizacyjne sportu polskiego. Przemysł Polski, produkując własne maszyny motocyklowe walnie przyczyni się do umasowienia tego pięknego i wartościowego sportu Motocykl bowiem to nie tylko wypoczynek po pracy dla górnika robotnika, czy chłopa To również środek zbliżający miejsce pracy do miejsca zamieszkania i umożliwiający wielotysięcznej rzeszy pracowników znalezienie zatrudnienia w ośrodkach fabrycznych. Podnosi on również stopień kultury technicznej w rodzinach robotniczych i chłopskich pod dach których się dostanie".

W dalszym ciągu swego sprawozdania Prezes PZM podkreślił olbrzymią pomoc ze strony państwa dla sportu motocyklowego Otrzymaliśmy cenne dewizy na zakup sprzętu wyczynowego i sportowego i już w nadchodzącym sezonie PZM dysponować będzie własnym sprzętem o wartości ponad 6.000.000 zł.

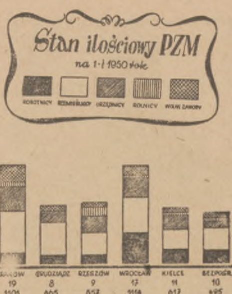
Omawiając osiągnięcia PZM-u dyr. Askanas nie zataił dotychczasowych błędów. Za najważniejszy z nich wymienił zbyt słaby kontakt z terenem, tłomacząc to nielicznym składem personalnym Zarządu, w którym faktycznie pracowało w roku ubiegłym zaledwie 8 osób.

Kapitan sportowy podkreślił, że w roku 1949 przeprowadzono wszystkie imprezy mistrzowskie przewidziane kalendarzem sportowym, odczytując listy mistrzów we wszystkich trzech kategoriach. Na specjalną uwagę zasługują sukcesy naszych sportowców za granicą: zdobycie przez A. Żymirskiego Grand Prix Rumunii, jego trzecie miejsce w wyścigu ulicznym w Budapeszcie, zdobycie złotych i srebrnego medalu w Raidzie Pokoju (TAMS), oraz poważne sukcesy zagraniczne naszych żużlowców w Holandii i ich zwycięstwa w kraju. W sprawozdaniu Komisji Technicznej na pierwszy plan wysuwa się troska o polepszenie jakości polskich maszyn. przez współpracę z odpowiednimi czynnikami oraz dostarczenie tych maszyn w jak największej ilości naszym sportowcom. Maszyny krajowe po wszechstronnym wypróbowaniu wezmą w przyszłości udział w imprezach zagranicznych, a nawet w Sześciodniówce FIM Dla potrzeb CRZZ oraz Instytucji Społecznych Komisja Techniczna opracowała normy amortyzacyjne motocykli małolitrażowych — SHL i Sokół. Sprowadzanie sprzętu i części zamiennych było również w dużej mierze regulowane wnioskami Komisji Technicznej

W sprawozdaniu finansowym skarbnik Zarządu PZM kol. Perzyński określił sytuację finansową Związku jako pomyślną Do poprawy finansów przyczyniła się w pierwszym rzędzie wydatna pomoc GUKF, wynosząca 3 935 000 zł. i Związku Zawodowego Transportowców — 2 050.000 zł, oraz wpływ z imprez organizowanych przez PZM i poszczególne Okręgi lub kluby Należy tu podkreślić, że początkiem naszej wzmożonej pracy była pożyczka udzielona przez Ministerstwo Obrony Narodowej na polecenie Ob. Wiceministra Gen Jaroszewicza w kwocie zł 3.000.000, za które kupiliśmy pierwsze motocykle żużlowe i którą spłaciliśmy w okresie sprawozdawczym. Ogólne wpływy Związku preliminowano na sumę zł. 9 625.000, a uzyskano zł. 14 009 481: Natomiast wydatki PZM preliminowano na sumę zł. 9 625.000, a wykonano zł. 766:502, co stanowi w porównaniu ze wzrostem wpływów bardzo znaczną oszczędność Kapitał Polskiego Związku Motocyklowego na dzień 31 XII. 1949 r. wynosił zł. 756 300. Duże trudności rozliczeniowe, jakie miały miejsce w roku ubiegłym zmusiły Zarząd do decyzji, iż wszystkie rozliczenia z tytułu imprez, składek członkowskich, wpisowego dokonywane będą centralnie.

W dyskusji nad sprawozdaniami poddano krytycznej ocenie działalność niektórych klubów, z której, jak przyznano - wypływały niejednokrotnie niedociągnięcia Zarządu. Wiele uwagi poświęcono zadaniom w połączonej organizacji PZM i roli jaką powinna ona spełniać wobec dokonujących się przemian gospodarczych w kraju Delegat Związkowca — TKM Zakopane kol. Jasiorkowski wystąpił z dezyderatem badania możliwości dla uruchomienia własnego pisma, miesięcznika, jako organu PZMot. Wpłynęło również kilka wniosków oszczędnościowych, jak centralne drukowanie regulaminów imprez we wszystkich kategoriach w/g wzorów ustalonych przez PZMot dla klubów w całym kraju. Również wnioski z propozycją konkretnej współpracy nad opracowaniem brakujących regulaminów — zostały przyjęte z uznaniem przez Walne Zebranie. Wniosek o wstąpienie wszystkich członków PZMot do Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Radzieckiej został przyjęty przez aklamację. Również przez aklamację mianowało Walne Zebranie dyr S. Askanasa honorowym członkiem Po udzieleniu absolutorium ustępującemu Zarządowi i wybraniu trzydziestoosobowej delegacji na Zjazd Połączeniowy, a następnie po uchwaleniu rezolucji, Walne Zebranie zostało zakończone.

(sls)



	WARSZAWA	ŁÓDŹ	KATOWICE	POZNAŃ	GDAŃSK	KRAKÓW	GRUDZIĄDZ	RZESZÓW	WROCŁAW	KIELCE	BEZPOŚR.
KLUBY	26	21	35	40	8	19	8	9	17	11	10
CZŁ.	1302	1366	2059	2707	524	1401	665	657	1114	617	495

Nadzwyczajny Zjazd Delegatów AP

W dniu 29 stycznia, w lokalu Automobilklubu Polski, pod przewodnictwem dotychczasowego Prezesa AP Czesława Oryńskiego odbył się Nadzwyczajny Zjazd Delegatów AP. Zjazd miał na celu wybór delegatów na Zjazd Połączeniowy z Polskim Związkiem Motocyklowym na dzień 30 bm.

Od godziny 10 rano do 20-tej trwało posiedzenie Po zagajeniu i wyborze Przewodniczącego i Prezydium Zjazdu został odczytany i zatwierdzony protokół z poprzedniego Zjazdu Delegatów AP z dnia 7 maja 1949 r. Uczestnicy wysłuchali w kolejności sprawozdania ogólnego z działalności Zarządu Głównego AP za rok 1949. Sprawozdanie to stwierdziło, że zalecenia i postanowienia Dorocznego Zjazdu Delegatów AP zostały zrealizowane.

AP w roku 1949 wydał następującą liczbę dokumentów samochodowych zagranicznych:

Carnets de Passages en Douanes	170
Tryptyków na Czechosłowację	48
Międzynarodowych Pozwoleń na prowadzenie samochodu	290
Międzynarodowych świadectw Samochodowych	153

Sprawozdanie zapoznało szczegółowo o tycznego PZPR — Zarządy Główne Autotechnicznych oraz zjednoczeniowych. Odnośnie ostatnich — to jest od września r. 1949 kilku członków Zarządu Głównego AP było czynnych w sprawach zjednoczeniowych z Polskim Związkiem Motocyklowym — w Polski Związek Motorowy

Doceniając ważność uchwały Biura Politycznego PZPR — Zarządy Główne Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego wydały wspólną rezolucję o przyszłej strukturze Polskiego Związku Motorowego:

„Zarządy Główne Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego na wspólnym uroczystym posiedzeniu, po zaznajomieniu się z uchwałami Biura Politycznego PZPR, doceniając ważność oraz skutki powyższej uchwały, stawiającej przed sportem polskim nowe i wspaniałe perspektywy rozwoju, postanowiły:

1. Przebudować strukturę organizacyjną Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego w kierunku objęcia swą działalnością jaknajszerszych mas sportowców ze specjalnym uwzględnieniem pomijanego dotychczas ośrodka wiejskiego.

2. Zaprosić do zarządów wszystkich szczebli organizacyjnych aktywistów ZMP dla dopomożenia w osiągnięciu nowego stylu pracy, oraz dla podniesienia uświadomienia politycznego członków AP i PZM.

3. Przeszkolić działaczy AP i PZM zgodnie z intencjami uchwały Biura Politycznego PZPR.

4. Opracować nowe formy współzawodnictwa sportowego, odpowiadające potrzebom obecnej chwili.

5. Powołać do życia ośrodki motoryzacyjne, dostępne dla młodzieży robotniczej i wiejskiej, nowych, przyszłych zmotoryzowanych sportowców.

6. Udostępnić najbardziej zdolnym uprawianie sportu wyczynowego przez zapewnienie sprzętu i pomocy technicznej.

Po dyskusji nad sprawozdaniami, oraz udzieleniu absolutorium ustępującemu Zarządowi liczni delegaci zabierali głos. Z szeregu przemówień na uwagę specjalną zasługuje przemówienie inż. W. Rychtera, który podkrślił, że Departament Samochodowy rozwinął na szeroką skalę swą działalność, zarówno odnośnie kodeksu drogowego jak i wszelkich inowacji, projektów i tych wszystkich posunięć, które mogą postawić automobilizm na szerokiej i pewnej podstawie.

Walny Zjazd Delegatów uchwalił złożenie meldunku Przydentowi Rzeczypospolitej Polski z prośbą o przyjęcie protektoratu nad nowym Polskim Związkiem Motorowym.

LUDZIE TRANSPORTU

W dniu 21.I.1950 r. zająłem miejsce w autobusie PKS odchodzącym o godz. 19-tej z Zakopanego do Krakowa.

Dobra, chociaż pokryta śniegiem, lecz przetarta droga oraz sprzyjająca, umiarkowanie mroźna, bezśnieżna pogoda zapowiadały mimo późnej pory że autobus przybędzie do Krakowa według rozkładu jazdy, umożliwiając złapanie pośpiesznego pociągu do Poznania.

Po ujechaniu kilku kilometrów od Zakopanego już w Poroninie, z pogodą zaczynają się dziać niesamowite rzeczy które przekreślały całkowicie nadzieję przybycia na miejsce o czasie i stawiały jadących wobec perspektywy całonocnego oczekiwania na dworcu kolejowym.

Pomimo lekkiego mrozu, o szyby autobusu zaczyna bębnić deszcz. Spadające krople deszczu zamarzały momentalnie na szybie czołowej autobusu, czyniąc ją zupełnie nieprzejrzystą. Widoczność na drodze staje się coraz mniejsza, aż w końcu obserwacja drogi przez kierowcę jest zupełnie niemożliwa. Nie pomaga powolna jazda i ciągłe zatrzymywanie się dla przecierania solą zamarzniętych szyb Dalsze prowadzenie autobusu jest niemożliwe i grozi poważną katastrofą. Śliska droga, to wspinająca się w górę to opadająca w ostrych skrętach w dół, jest zbyt niebezpieczna, by jadąc po omacku ryzykować życiem 40 pasażerów i całością pięknego Fiata. Za białą grubo zamarzniętą szybą wije się droga pełna niebezpiecznych niespodzianek wśród nocy. Kontynuowanie jazdy w takich warunkach byłoby szaleństwem. Odczuwa się zdenerwowanie wśród pasażerów niepokój, oraz niezachęcające przewidywania co do dalszych warunków atmosferycznych na trasie. Coraz mocniej zacinają w szyby i blachę nadwozia zamarzające momentalnie krople deszczu Miejscami, w dolinach występują opary mgły.

Kierowca nie rezygnuje jednak z dalszej jazdy. Rezygnuje z wygodnego fotela kierowcy i obserwacji drogi przez nieużyteczną już szybę czołową. Otwiera więc całkowicie boczną szybę, a zdejmując sztywną, urzędową czapkę PKS wychyla się do pół ciała przez okno i wcieliwszy się w rolę maszynisty kolejowego, pewną ręką (dosłownie: ręką!!!), pół stojąc prowadzi swój, wspaniale posłuszny mu wóz. Tempo jazdy przestaje maleć. Otucha wstępuje w zrezygnowanych i przygotowanych na najgorsze pasażerów. Nic to, że zamarzające krople deszczu i mroźny wiatr sieką twarz kierowcy nic to, że prowadzenie wozu w pozycji prawie stojącej i wychylonej wyczerpuje go i wymaga wielkiego wysiłku fizycznego, nic to, że fatalne warunki drogowe męczą go psychicznie i naprężają nerwy. Kierowca postawił troskę o pasażerów, troskę o dobre imię PKS, o planową i punktualną komunikację na pierwszym miejscu — nie może więc myśleć o sobie i swej wygodzie.

Opóźnienie zostaje wyrównane, a do Myślenic przybywamy 3 minuty przed czasem.

Kierowca, korzystając z postoju w Myślenicach zagrzewa się w pobliskiej restauracji (uwaga kierowcy poznańscy, warszawscy łódzcy i inni — ten kierowca rozgrzewał się **herbatą!!!**), poczym wyruszamy w dalszą drogę.

Warunki dalszej jazdy nie poprawiają się. Kierowca, w tych samych warunkach, doprowadza wóz i pasażerów w całości i punktualnie do Krakowa, zyskując sobie szczere uznanie i podziw dla swej sprawności zawodowej, dla poświęcenia swego zdrowia przy wykonywaniu obowiązków w ciężkich zimowych warunkach.

Dzięki wysiłkowi woli kierowcy, jazda została zakończona zgodnie z planem.

Mimo wszystko, wbrew wszelkim pozorom przez cały czas jazdy nie wyczuwało się lekkomyślnego brawurowania lub młodzieńczego ryzykanstwa ze strony kierowcy, tylko absolutną pewność, spokój i opanowanie Wszystkie te zalety kierowca wykazał w zupełności.

Trzeba podkreślić radosne podniecenie załogi autobusu, gdyż i konduktor również przeżywał wraz z kierowcą te same emocje wynikające z wielkiej obowiązkowości i przyjętej przez załogę odpowiedzialności, z jakim po przebyciu na miejsce zawiadomili pasażerów o zatrzymaniu się na stacji PKS w Krakowie.

Miłe i nadzwyczaj uprzejme odnoszenie się do pasażerów było również cechą wyróżniającą tą dzielną załogę autobusu.

Zdaniem ogółu pasażerów kierowca zasłużył sobie na specjalne wyróżnienie i należy sądzić, że słuszna nagroda ze strony Dyrekcji PKS go nie minie.

Dzielnym kierowcą autobusu PKS Nr rej. T15925, zasługującym na postawienie go jako przykład innym był **ob. Bocheński Bohdan**.

Dyrekcji PKS należy się natomiast conajmniej upomnienie za brak szyb grzejnych lub innej sprawnej instalacji umożliwiającej bezpieczne prowadzenie wozu i zapewniającej dobrą widoczność drogi w trudnych warunkach zimowych, w górskim terenie, dającym tyle niespodzianek pogody.

Kazimierz Rosé

Szarfy mistrzowskie, odznaki i dyplomy urozmaiciły
Walne Zebranie PZM.



Jerzy Jankowski

Zgodnie z tradycją przed przystąpieniem do porządku dziennego na Walnym Zebraniu Polskiego Związku Motocyklowego nastąpiła dekoracja „zasłużonych". Na stole prezydialnym leżały już biało-czerwone szarfy mistrzowskie, złote i srebrne odznaczenia honorowe PZM oraz pamiątkowe dyplomy. Wśród braw i owacji padały znane nam wszystkim nazwiska sportowców i działaczy, a delegaci z całego kraju gorąco oklaskiwali wchodzących na podium kolegów.

Najpierw po swoje szarfy wezwani zostali wyścigowcy. Udekorowani zostali mistrzowie: Henek Herbert (Stal Katowice)— 125 ccm, Wodnicki Czesław (Gwardia Kraków) — 250 ccm; Brun Stanisław (Ogniwo Warszawa) — 350 ccm, oraz Żymirski Andrzej (Związkowiec Skra) — ponad 350 ccm. W kategorii raidowej mistrzowskie odznaczenia odebrali: Markiewicz M. (Związkowiec — Kielce) — 125 ccm, w klasie 250 ccm nikt nie został zwycięzcą, tymniemniej moralnym mistrzem Polski został kol. Wróbel (Ogniwo W-wa). A dalej szarfy otrzymali: Kupczyk Zbigniew (Związkowiec Skra) — 350 ccm, Dąbrowski Jerzy (Ogniwo W-wa) — ponad 350 ccm oraz Kamiński Tomasz (Ogniwo W-wa) w klasie motocykli z wózkami.

W kategorii żużlowej drużynowe mistrzostwo Polski zdobył LKM — Unia Leszno, a szarfę mistrzowską, wśród gorących braw odebrał w imieniu klubu kol. Smoczyk senior. Po chwili wszedł na podium Smoczyk junior, aby jako zwycięzca w indywidualnych mistrzostwach żużlowych przyjąć zaszczytne odznaczenie.

Następna lista obejmowała zasłużonych dla sportu motorowego działaczy.

Pamiątkowy dyplom PZM-u przyjął ze wzruszeniem mgr. Józef Docha, były wielokrotny motocyklowy mistrz Polski i były prezes PZM. A następnie działacze i członkowie obecnego Zarządu: Kossowski Wacław, Marciniak Tomasz, Krupiński Hieronim, Levitaux Henryk, Paczkowski Adam, Sokołowski Zenon i Wojda Władysław.

Uchwałą Zarządu PZM postanowiono nagradzać dorocznie złotą odznaką najlepszych i najbardziej zasłużonych dla sportu motocyklistów. Za rok ubiegły odznaki PZM-u przypadły: Brunowi Stanisławowi, Jankowskiemu Jerzemu i Smoczykowi Alfredowi. Jednocześnie postanowiono udekorować najczynniejsze kluby i sekcje motorowe za ich działalność sportową. I tak złote odznaki PZM otrzymały: Związkowiec-Skra W-wa, Motoklub-Unia Poznań, LKM-Unia Leszno, SM Ogniwo — PKM W-wa, SM WKS Legia, oraz RKM Zagłębie-Górnik Sosnowiec. Srebrne odznaczenia otrzymały kluby: SM-Stal Ostrów, SM Ogniwo - Polonia — Bytom, SM Unia-Olimpia Grudziądz, SM Gwardia Bytom, SM Gwardia Poznan, SM Gwardia Kraków, SM Gwardia Rzeszów, RKM Budowlani Rybnik, KM Zapłon Jelenia Góra, SM Ogniwo Bielsko, SM Włókniarz Częstochowa, SM AZS Gliwice, Związkowiec-TM Zakopane.

Z kolei wręczone zostały pamiątkowe dyplomy zawodnikom, którzy uzyskali punktowane miejsca w kategorii turystycznej. Na zakończenie miłego rozdawnictwa nagród i dyplomów wystąpił delegat Poznańskiego Okręgowego Związku Motocyklowego i wręczył Zarządowi PZM pokaźnych rozmiarów album, którego liczne fotografie i wycinki prasowe obrazowały pracę Poznańskiego OZMu od początku jego działalności. (sls).



Stanisław Brun

O sporcie wyczynowym i pracach Komisji Sportowej
mówi inż. Z. Sokołowski

— „Komisja Sportowa PZMot powstała z połączenia obu organizacji motorowych w jedną, co pozwoliło na skupienie kolektywu składającego się z wybitnych fachowców zarówno motocyklizmu, jak i automobilizmu. Sport motorowy bowiem łączy się z sobą nierozerwalnie: poprzez motocykl dochodzimy do samochodu. Jednakże w nadchodzącym sezonie sportowym niewątpliwie konieczne będzie rozbicie naszych prac na podkomisje. Do prac Komisji Sportowej wciągnięci zostaną wybitni sportowcy, którzy będą wyrażali swą opinię, jak ich zdaniem powinna się rozwijać linia sportu. Tak więc metoda kolektywnej pracy będzie zastosowana w szerokim zakresie.

Dążyć będziemy dalej do utrzymania na wysokim poziomie wyczynowości w sporcie motorowym. Jest ona bowiem największym atutem naszej propagandy. W ten sposób pozyskamy również nowe kadry. Z najmłodszych będziemy wyławiać nowe talenty".

— Jak Ob. Inżynier ocenia pomoc Państwa dla sportu i wyczynowców?

Co tu mówić. Kiedyś jeździli tylko ci, którzy mieli pieniądze. Dziś jeździ każdy, kto tylko wykaże talent. Ma wtedy zapewnione warunki i możliwości rozwoju sportowego, dostaje sprzęt, oraz bierze udział w obozach kondycyjnych".

— Jak w roku bieżącym przedstawia się sprawa naszego sprzętu wyczynowego oraz wyczynowej kadry?

— „W wyższych litrażach sprowadzamy jeszcze maszyny z Zachodu, ale w niższych oprzemy się już całkowicie na sprzęcie krajowym, jak również staramy się sprowadzać motocykle z bratnich Republik Ludowych. W kategorii raidowej zapewnioną mamy dostawę czeskich Jaw 250. Jedną z palących potrzeb naszych wyczynowców jest oddanie im do użytku dobrze wyposażonego obrabiarkowo własnego warsztatu. Zmniejszy to w znacznej mierze import kosztownych części i uwolni zawodników od szukania pomocy w prywatnych warsztatach.

W naszej kadrze reprezentacyjnej mamy już kilku zawodników na skalę europejską. Jednocześnie mamy coraz większe możliwości wysuwania się w sporcie wyczynowym. Jest bowiem dostateczne zabezpieczenie materialne, przez pomoc finansową Państwa i sprowadzanie sprzętu, oraz zabezpieczenie kondycyjne, przez obozy oraz częste starty z rutynowanymi przeciwnikami".

— Jak połączenie odbije się na rozwoju sportu wyczynowego i jakie zmiany przewiduje się w bieżącym sezonie?

— „W połączeniu widzę scalenie wszystkich sił dla rozwoju motoryzacji w kraju. Byli ludzie, którzy pracowali na własnym podwórku. Teraz ci sami działacze stworzą wspólnym wysiłkiem warunki do dalszego rozwoju wyczynowości.

Do zasadniczych zmian w krajowych imprezach motorowych zaliczam wprowadzenie mistrzostwa wywiadowczo-patrolowego Polski. Mistrzostwa połączone będą ze strzelaniem, jazdą na podstawie mapy, meldunkami z obserwacji z terenu jazdy i innymi zadaniami jakie może mieć do wykonania motocyklowy patrol wojskowy. W ramach rozgrywek żużlowych wprowadzamy walkę pomiędzy zrzeszeniami Sportowymi, a nie samymi klubami, jak to dotychczas miało miejsce. System ten pozwoli na wystawienie silnych drużyn i zaopatrzenie ich w maszyny specjalne".



Alfred Smoczyk

NADSYŁAJCIE WYPOWIEDZI

FILMOWY KONKURS CZYTELNIKÓW
„ZA KIEROWNICĄ"

Ukazanie się na polskich ekranach czeskiego, pełnometrażowego filmu „500 ccm" — jak głosi podtytuł — „z życia czechosłowackich motocyklistów" zostało przyjęte z olbrzymim zainteresowaniem przez całą naszą brać motorową. Na premierze w Warszawie spotkali się w kinie Palladium prawie wszyscy członkowie klubów motorowych Stolicy, znani sportowcy i mistrzowie. Zaciekawienie filmem było tym większe, że doszły nas już słuchy o podzielonej opinii i dyskusji jaka się wywiązała wokół filmu „500 ccm" wyświetlanego w Czechosłowacji kilka miesięcy temu.

Po zakończeniu obrazu przedstawiciel Redakcji „ZK" zwrócił się do kilku osób znanych w „świecie motocyklowym". Okazało się wtedy, że i u nas zdania co do wartości filmu są zasadniczo różne. W takich warunkach trudno nam było sprecyzować jak polska opinia sportowo-motorowa przyjęła film „500 ccm". Postanowiliśmy więc ogłosić konkurs. Niech Czytelnicy w swoich wypowiedziach scharakteryzują film, podkreślą jego walory i wynajdą braki, uzasadniając jednocześnie swój punkt widzenia.

WARUNKI KONKURSU:

1. Wypowiedź nie może przekraczać jednej strony maszynopisu.

2. Należy ją podpisać czytelnie i podać sowy.

4. Termin nadsyłania wypowiedzi upływa dn. 1 marca br.

U w a g a!

Za wydrukowane wypowiedzi otrzymają Czytelnicy pełne honorarium autorskie.

Między wszystkimi nadesłanymi wypowiedziami, zostaną rozlosowane 4 książki „ABC samochodu" (2 egzemplarze) oraz „Motocykl" — Wyd. Prasa Wojskowa (2 egzemplarze).



Zdjęcie z filmu „500 ccm"

Wypowiedź Nr 1

CO MYŚLĘ O FILMIE „500 CCM"?

Film uważam za bardzo wartościowy i pożyteczny. Zawiedli się na nim tylko ci, którzy po przeczytaniu podtytułu: „Z życia Czechosłowackich motocyklistów" spodziewali się doznać w kinie silnych wrażeń sportowych. Tymczasem wyścig, jaki się rozpoczyna przed oczyma widza jest wyścigiem pracy.

Robotnicy i inżynierowie Zakładów Motocyklowych szykują na raid wiosenny 8 maszyn — prototypów. Podjęli się śmiałego zadania: wyprodukowania dwu różnych modeli, gdyż do narzuconego im prototypu przezwanego „Harry" (Flatwin — OHV), nie mają przekonania. Robią więc cztery motocykle „Harry" i cztery tzw. „Pepiki" (Vertical Twin OHC) — model zaakceptowany i upragniony przez całą załogę fabryki.

Na kilka tygodni przed imprezą ukończone maszyny padają pastwą pożaru. Pech chce, że tylko „Pepiki" zostają spalone. Jednak robotnicy nie kapitulują. Chcą widzieć również swoje maszyny na starcie. Rozpoczyna się wyścig pracy. Czy ludzie i maszyny zdążą z ukończeniem motocykli? Zryw całej załogi, wytężona, kolektywna praca sprawiły, że ukochane „Pepiki" nie tylko stanęły na starcie, ale i zdobyły pierwszą nagrodę w 1.000 km Raidzie Wiosennym.

Taka jest myśl przewodnia filmu. Nie razi wtedy słaba strona sportowa w czasie raidu. Opuszczanie w czasie jazdy nóg z podnóżków na zakrętach, albo śmiesznie łatwe odpadnięcie całego cylindra od motocykla „Harry" przy lekkim stuknięciu o kamień w terenie. Poza tym zobaczyliśmy przecież kilka ładnych maszyn—Jawa-500 ccm (na filmie zwycięskie „Pepiki"), oraz Hurikana-250 V. Vilka (na filmie prototyp konkurencyjnej firmy). Film udowodnił raz jeszcze, że problemy produkcji motoryzacyjnej są nierozerwalnie związane ze sportem motorowym. Zbliżenie więc szerokich rzesz bywalców kina do zagadnień motoryzacji to jeszcze jeden atut filmu „500 ccm".

Stefan Jaworski, Warszawa

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji, Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, ul. Nowowiejska 31 Konto PKO Nr. 1-9100 Druk. Z. G. P. W. B-101205